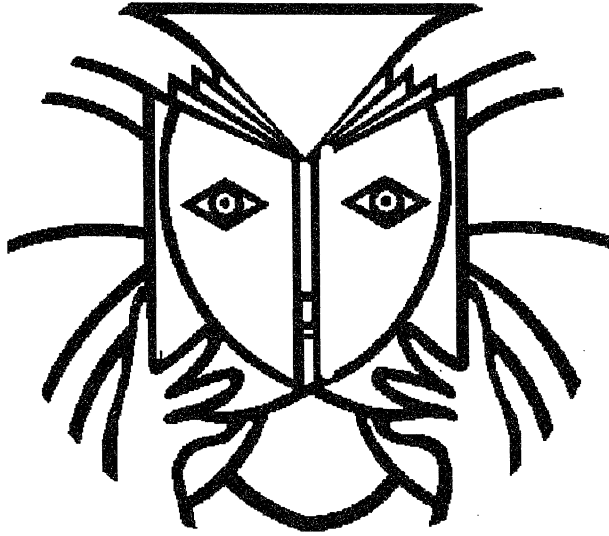




National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada



Microfilmed 2002

for the

**OFFICIAL PUBLICATIONS
COLLECTION**

of the

**NATIONAL LIBRARY
OF CANADA**

OTTAWA

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

Microfilmé 2002

pour la

**COLLECTION
DES PUBLICATIONS
OFFICIELLES**

de la

**BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
DU CANADA**

OTTAWA

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

DOCUMENTS DE LA SESSION

VOLUME 7

DEUXIÈME SESSION DU HUITIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION 1897



0 922309

☞ Voir aussi la liste numérique, page 4.

INDEX ALPHABÉTIQUE
DES
DOCUMENTS DE LA SESSION
DU
PARLEMENT DU CANADA.

SECONDE SESSION, HUITIÈME PARLEMENT, 1897.

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

A	C
Acier et fer	Cabotage, Lois de
Actionnaires dans les banques chartées	Camp militaire, Aldershot (p. i.)
Affaires indiennes, Rapport annuel	Canal de Grenville
Agriculture, Rapport annuel	Canal de Montréal, Ottawa et Baie Geor- gienne (p. i.)
Alaska, Frontière de l'	Carmichael, Andrew (p. i.)
Aldershot, Camp militaire d' (p. i.)	Chemins de fer et canaux, Rapport annuel
Anderson, Thomas E. (p. i.)	Chemins de fer, Subventions aux
Anglo-canadienne, Cie de prêt et de place- ments (p. i.)	Chemin de fer du Pacifique Canadien :
Approvisionnement des bateaux à vapeur (p. i.)	Affaires avec le département de l'inté- rieur (p. i.)
Archives du Canada	Terres vendues par (p. i.)
Aspy Bay (p. i.)	Chenal Nord, Fleuve Saint-Laurent
Assurances, Compagnies d'	Collège militaire royal (p. i.)
Assurances, Rapport annuel	Colombie-Britannique, Saumon de la (p. i.)
Auditeur général, Rapport de l'	Commerce, Rapport annuel
Augmentations statutaires	Commerce et navigation, Rapport annuel
Avocats du gouvernement (p. i.)	Commission géologique, Rapport de la
B	Comptes publics, Rapport annuel
Banques chartées	Conférence au sujet du bétail et des chevaux
Barrage à Hastings (p. i.)	Congrès international des chemins de fer (p. i.)
Bateaux à vapeur, Inspection des	Conseil de la Trésorerie, Rejets de décisions
Beaulieu, Gédéon (p. i.)	Contrat pour les billets de banque
Belle-Rivière, Brise-lames de (p. i.)	Contrat pour le service des steamers
Bibliothèque du parlement, Rapport de la	Contrat pour le service des malles
Billets de banque, Contrat pour les	Cour de l'échiquier, Ordres de la (p. i.)
Billets et timbres du gouvernement	D
Bompas, Bischoff et Cie (p. i.)	Daly, T. M., Rapport de (p. i.)
Budget 2a à 2e	Décoloration du homard en boîtes
Bureau des douanes (p. i.)	

D

Dépenses imprévues.....(p.i.)	28
Destitutions, Service civil.....(p.i.)	57 à 57s
Destitutions, Service civil.....	57t
Détenus libérés.....(p.i.)	42
Doutre, Alexis.....(p.i.)	57m
Duncan, Dr George.....(p.i.)	57c

E

Ecoles du Manitoba, Question des.....	35
Ecole industrielle de Saint-Paul.....(p.i.)	46
Elections générales, 1896.....	20
Elections, Honoraires d'.....(p.i.)	39
Emigration, Rapport sur l', par T.M.Daly(p.i.)	13b
Emmagasinage frigorifique.....(p.i.)	74
Etats-Unis, Navires de pêche des.....(p.i.)	21

F

Fairbrother, W. D.....(p.i.)	57j
Falsification des substances alimentaires.....	7b
Fer et acier.....	30
Fermes expérimentales.....	8c
Fleuve Saint-Laurent, Chenal Nord.....	71e
France, Traité avec la.....	54, 54a

G

Galops, Canal des.....	71d, 71e
Goderich, Havre de.....(p.i.)	72a
Gouvernement, Billets et timbres du.....	41
Gouverneur général, Mandats du.....(p.i.)	22
Gratifications sur le fer et l'acier.....	30
Grenville, Canal de.....	71b

H

Hastings, Barrage à.....(p.i.)	44
Havre du Nord, Aspy Bay.....(p.i.)	64
Honard en boîtes, Décoloration du.....	11c
Honoraires d'élections.....(p.i.)	39

I

Ile du Prince-Edouard, Réclamations financières de l'.....	56
Impressions publiques et papeterie.....	16c
Inspecteurs des bureaux de poste.....	76
Inspection des bateaux à vapeur.....	11e
Instructions sur le tarif.....(p.i.)	40
Intérieur, Rapport annuel.....	13
Internationales, Bureau des douanes.....(p.i.)	38

J

Jones, Dr.....(p.i.)	79
Jones, Juge.....(p.i.)	82
Justice, Rapport annuel.....	18

K

Kingston, Pénitencier de.....	49
Kootenay, Compagnie de hauts-fourneaux et de trafic de.....(p.i.)	26a

L

Lynch, Daniel.....(p.i.)	79
--------------------------	----

M

Malles, Contrats de.....(p.i.)	81 à 81b
Malles, Contrat pour le service de la.....	12a
Mandats du gouverneur général.....(p.i.)	22
Manitoba, Question des écoles du.....	35
Mara, J. A.....(p.i.)	26
Marine, Rapport annuel.....	11
Marine et pêcheries, Sous-agents.....(p.i.)	57e
Milice et défense, Rapport annuel.....	19
Milice, Ordres de la.....(p.i.)	63
Montréal, Ottawa, Baie Georgienne, Canal de.....(p.i.)	43
Monuments historiques.....(p.i.)	67

Mc

McLeod, R., et McKay, R.....(p.i.)	57p
McNeill, A. J.....(p.i.)	57b
McPhee, Angus.....(p.i.)	57a

N

Nord-Ouest, Police à cheval du.....	15
Nord-Ouest, Territoires du.....(p.i.)	61
Northfield, Maître de poste de.....(p.i.)	33

O

Oak Bay, Moulins de.....(p.i.)	75
Obligations et garanties.....(p.i.)	36

P

Pêcheries, Rapport annuel.....	11a
Pêches, Gratifications de.....(p.i.)	83
Penhallwick, Réclamations de MM.....(p.i.)	25
Permis aux navires de pêche des E.-U.....(p.i.)	21
Petrel, Vapeur.....(p.i.)	55
Poids, mesures, etc.....	7a
Police à cheval du Nord-Ouest.....	15
Pont à Québec.....(p.i.)	45
Port-Arthur, Havre de.....(p.i.)	72
Postes, Ministre des, Rapport annuel.....	12
Postes, Inspecteurs des.....	76
Price, David H.....(p.i.)	57k
Promotions par brevet.....(p.i.)	63

Q

Québec, Pont de.....(p.i.)	45
----------------------------	----

R

Rapport des élections, 1896.....	20
Réclamations financières de l'I.P.-E.....	56
Rejets par le Conseil de Trésorerie des décisions de l'A.G.....	23
Retraites, Service civil.....(p.i.)	29
Revelstoke, Terres à.....(p.i.)	26, 26a
Revenu de l'intérieur, Rapport annuel.....	7
Rimouski, Bureau de poste de.....(p.i.)	58
Russel, Charles.....(p.i.)	37

S	T
Saint-Paul, Ecole industrielle de .....(p.i.) 46	Tarif, Instructions sur le.....(p.i.) 40
Saumon, Colombie-Britannique.....(p.i.) 80	Terres fédérales .....(p.i.) 27, 32
Secrétaire d'Etat, Rapport annuel du..... 16	Timbres et billets du gouvernement..... 41
Service civil :	Traité avec la France.....54, 54a
Acte d'assurances .....(p.i.) 50	Travaux publics, Rapport annuel..... 9
Augmentations statutaires. 47	
Commissaires enquêteurs. (p.i.) 73, 73a	V
Conseil des examinateurs 16b	Valleyfield, Maître de poste de.....(p.i.) 57o
Destitutions, etc. (p.i.) 57 à 57s	Verge, J. Albert.....(p.i.) 57
Destitutions, etc..... 57t	
Retraite.....(p.i.) 29	W
Service des steamers (p.i.) 52	Weller Bay.....(p.i.) 62
Sheilds, T. P..... (p.i.) 57b	West Prince, I.P.-E.....(p.i.) 53
Smith, F. H.....(p.i.) 57d	
Smith, John L.....(p.i.) 57q	Z
Soulanges, Canal de.....71, 71a	Zone des chemins de fer, Colombie-Britannique.....(p.i.) 27
Sous-agents, Marine et pêcheries.....(p.i.) 57e	
Statistique criminelle..... 8d	
Steamers rapides, Ligne de.....(p.i.) 52	
Stellarton, Destitutions à .....(p.i.) 57r	
Stuart, Dr .....(p.i.) 79	
Substances alimentaires, Falsification des.... 7b	
Subventions aux chemins de fer..... 66	
Sullivan, Daniel Brien.....(p.i.) 65	

☞ 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.

VOLUME 1.

1. Rapport de l'auditeur général pour l'année expirée le 30 juin 1896. Présenté le 30 mars 1897, par l'hon. W. S. Fielding..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1896. Présentés le 30 mars 1897, par l'hon. W. S. Fielding..... *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
- 2a. Budget des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1898. Présenté le 8 avril 1897, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 2b. Estimation supplémentaire d'une somme requise pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1897, pour le contingent militaire qui doit être envoyé en Angleterre pour le Jubilé de la reine. Présentée le 20 mai 1897, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 2c. Estimations supplémentaires pour l'exercice expirant le 30 juin 1897. Présentées le 10 juin 1897, par l'hon. W. S. Fielding..... *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*
- 2c.* Estimation supplémentaire pour l'exercice expirant le 30 juin 1897 (ministère des postes). Présentée le 14 juin 1897, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 2d. Estimations supplémentaires additionnelles pour l'exercice expirant le 30 juin 1898. Présentées le 18 juin 1897, par l'hon. W. S. Fielding... *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*
- 2e. Estimations supplémentaires additionnelles pour l'exercice expirant le 30 juin 1898. (Prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal.) Présentées le 23 juin 1897, par l'hon. W. S. Fielding... *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*
3. Liste des actionnaires des banques chartées de la Puissance du Canada à la date du 31 décembre 1896. Présentée le 5 avril 1897, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 3a. Rapport des dividendes restant impayés et des soldes non réclamés dans les banques chartées du Canada depuis cinq ans et plus, antérieurement au 31 décembre 1896.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 3.

4. Rapport du surintendant des assurances, pour l'année terminée le 31 décembre 1896.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 4a. Sommaire des rapports des compagnies d'assurance au Canada, pour l'année terminée le 31 décembre.
Présenté le 29 juin 1897, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 4b. Relevé préliminaire des affaires des compagnies d'assurance au Canada, pour l'année civile 1896.
Présenté le 5 avril 1897, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 4.

5. Rapport du département du Commerce, pour l'année expirée le 30 juin 1896. Présenté le 25 mars 1897, par sir Richard Cartwright. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
6. Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1896. Présentés le 30 mars 1897, par l'hon. W. Paterson.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 5.

7. Rapport, relevés et statistiques du revenu de l'intérieur du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1896. Présentés le 26 mars 1897, par sir Henri Joly de Lotbinière.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.
- 7a. Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique, pour l'exercice expiré le 30 juin 1896.
Présenté le 26 mars 1897, par sir Henri Joly de Lotbinière.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 7b. Falsification des substances alimentaires, pour l'exercice expiré le 30 juin 1896. Présenté le 26 mars 1897, par sir Henri Joly de Lotbinière. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
8. Rapport du ministre de l'Agriculture du Canada, pour l'année civile 1896. Présenté le 23 avril 1897, par l'hon. W. Mulock. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 8a. Rapport sur les archives du Canada, 1896. Présenté le 23 avril 1897, par l'hon W. Mulock.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 6.

- 8c. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales pour l'année 1896.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 8d. Statistique criminelle pour l'année 1896. . . *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 7.

9. Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice clos le 30 juin 1896. Présenté le 9 avril 1897, par l'hon. J. I. Tarte. . . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session*
10. Rapport annuel du ministre des chemins de fer et canaux pour l'exercice 1896. Présenté le 5 avril 1897, par l'hon. A. G. Blair *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 8.

11. Rapport annuel du département de la marine et des pêcheries, pour l'exercice expiré le 30 juin 1896.
—Marine. Présenté le 26 mai 1897, par l'hon. L. H. Davies.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 11a. Rapport annuel du département de la marine et des pêcheries, pour 1896.—Pêcheries. Présenté le 26 mai 1897, par l'hon. L. H. Davies. . . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 8—*Suite.*

- 11b.** Rapports spéciaux contenant des notes sur l'histoire naturelle du homard, et spécialement sur l'histoire du homard au Canada.....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*
- 11c.** Décoloration du homard en boîtes.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 11d.** Rapport de la commission conjointe relative à la préservation des pêcheries dans les eaux contiguës du Canada et des Etats-Unis..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 9.

- 11e.** Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile terminée le 31 décembre 1896*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 12.** Rapport du directeur général des postes pour l'année expirée le 30 juin 1896. Présenté le 28 mai 1897, par l'hon. W. Mulock*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 12a.** Supplément au rapport du directeur général des postes pour 1896, concernant l'adjudication de certains contrats pour le service des malles. Présenté le 4 juin 1897, par l'hon. W. Mulock.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 10.

- 13.** Rapport annuel du département de l'intérieur pour 1897, par l'hon. W. Mulock.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 13a.** Rapport sommaire de la commission de géologie pour 1896. Présenté le 29 juin 1897, par l'hon. S. A. Fisher.*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 13b.** Rapport de l'honorable T. M. Daly sur sa visite dans la Grande-Bretagne et en Irlande dans les intérêts de l'immigration au Canada, 1896. Présenté le 14 avril 1897, par l'hon. C. Sifton.
Pas imprimé.

VOLUME 11.

- 14.** Rapport annuel du département des affaires indiennes, pour l'année expirée le 30 juin 1896. Présenté le 5 avril 1897, par l'hon. C. Sifton.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
- 15.** Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1896. Présenté le 22 avril 1897, par l'hon. W. Laurier.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 12.

- 16.** Rapport du secrétaire d'Etat du Canada pour l'année expirée le 31 décembre 1896. Présenté le 30 mars 1897, par l'hon. S. A. Fisher....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16a.** Rapport des examinateurs du service civil du Canada pour l'année civile 1896. Présenté le 22 avril 1897, par l'hon. S. A. Fisher.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 16b.** Rapport annuel du département de l'imprimerie et de la papeterie publiques, pour l'année expirée le 30 juin 1896, avec rapport partiel pour le semestre terminé le 31 décembre 1896. Présenté le 29 juin 1897, par l'hon. S. A. Fisher. .*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
- 17.** Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement, pour la période comprise depuis la fin de la session en octobre 1896. Présenté le 25 mars 1897, par l'Orateur.
Imprimé pour les documents de la session seulement.
- 18.** Rapport du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1896. Présenté le 9 juin 1897, par l'hon. C. Fitzpatrick.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 13.

19. Rapport du département de la milice et de la défense du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1896. Présenté le 8 avril 1897, par sir Richard Cartwright.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.
20. Rapport sur la huitième élection générale pour la Chambre des communes du Canada. Présenté le 29 avril 1897.—*M. Laverigne*..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*
21. Copie d'un ordre en conseil concernant l'émission de licences à des navires de pêche des Etats-Unis. Présentée le 26 mars 1897, par l'hon. L. H. Davies..... *Pas imprimé.*
22. Relevé des mandats du gouverneur général émis depuis la dernière session du parlement à compte de l'exercice 1896-97. Présenté le 30 mars 1897, par l'hon. W. S. Fielding..... *Pas imprimé.*
23. Rejets par le conseil du Trésor des décisions de l'auditeur général entre les sessions de 1896 et 1897, par l'hon. W. S. Fielding..... *Imprimés pour les documents de la session seulement.*
24. Ordre général de la cour de l'échiquier. Présenté le 30 mars 1897, par l'hon. S. A. Fisher.
Pas imprimé.
25. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 septembre 1896,—Copie de tous papiers et correspondance concernant la réclamation de M.M. Penhallwick, d'Edenwold, pour des machines détruites par les sauvages. Présentée le 5 avril 1897.—*M. Davin*..... *Pas imprimée.*
26. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 septembre 1896,—Copie de toute correspondance relative aux terrains dans la ville de Revelstoke donnés à J. A. Mara, ex-député de Yale et Caribou, et des ordres en conseil en vertu desquels ces octrois ont été faits. Présentée le 5 avril 1897.—*M. Bostock*..... *Pas imprimée.*
- 26a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 septembre 1896,—Copie de toute correspondance et de l'ordre en conseil du 11 juillet 1890, concernant le terrain dans la ville de Revelstoke donné à la Compagnie de hauts-fourneaux et de trafic de Kootenay. Présentée le 5 avril 1897.—*M. Bostock*..... *Pas imprimée.*
27. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 septembre 1896,—Copie de toute correspondance relative aux octrois de terre dans les limites de la zone des chemins de fer, dans la Colombie anglaise, faits par la province subséquemment à l'époque où les terres comprises dans cette zone ont passé sous le contrôle du gouvernement fédéral, et copie des ordres en conseil du 29 mars et du 6 décembre 1896, énonçant les conditions de l'arrangement conclu entre le gouvernement du Canada et la province de la Colombie anglaise agissant au nom des concessionnaires. Présentée le 5 avril 1897.—*M. Bostock*.... *Pas imprimée.*
28. Relevé des dépenses faites à compte de frais divers inprévus, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'au 24 mars 1897. Présenté le 5 avril 1897, par l'hon. W. S. Fielding..... *Pas imprimé.*
29. Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et le grade de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et le salaire du nouveau titulaire, durant l'année expirée le 31 décembre 1896. Présenté le 5 avril 1897, par l'hon. W. S. Fielding. *Pas imprimé.*
30. Etat indiquant les deniers dépensés pour payer les primes sur le fer et l'acier fabriqués avec du minerai du Canada, les personnes auxquelles elles ont été payées, les endroits où le fer et l'acier ont été fabriqués ; et aussi copie des règlements passés au sujet de ces paiements, tel que requis par l'acte 57-58 Vic., chap. 9. Présenté le 7 avril 1897, par l'hon. W. Paterson.
Imprimé pour les documents de la session seulement.
31. Etat fourni annuellement aux termes de la clause 8, 49 Vic., chap. 9, qui donne la liste de toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien pendant l'année expirée le 1er octobre 1896. Présenté le 13 avril 1897, par l'hon. C. Sifton..... *Pas imprimé.*
- 31a. Rapport, aux termes de la résolution du 20 février 1882, concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, tel que fourni par le département de l'intérieur. Présenté le 13 avril 1897, par l'hon. C. Sifton..... *Pas imprimé.*

VOLUME 13—*Suite.*

- 32.** État des arrêtés du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* et dans la *Gazette* de la Colombie-Britannique, aux termes : 1. De la clause 91 de l'Acte des terres fédérales, chapitre 54 des Statuts Révisés du Canada. 2. Du paragraphe (d) de la clause 38 des règlements concernant l'arpentage, l'administration, l'affectation et la gestion des terres fédérales dans les limites de la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. 3. De la clause 46 de l'Acte d'irrigation du Nord-Ouest. Présenté le 13 avril 1897, par l'hon. C. Sifton. *Pas imprimé.*
- 33.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mai 1897,—Copie de la preuve faite devant l'inspecteur Fletcher lorsqu'il a fait une enquête sur les accusations portées en novembre dernier contre le maître de poste de Northfield, C.-B. Présentée le 28 mai 1897.—*M. Davin.*
Pas imprimée.
- 34.** Etat des affaires de la Compagnie Anglo-Canadienne de Prêt et de Placement, au 31 décembre 1896. Présenté le 20 avril 1897, par l'Orateur. *Pas imprimé.*
- 35.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 12 avril 1897,—Copie de tous ordres en conseil, rapports au conseil, pétitions, mémoires ou autres documents concernant la question des écoles du Manitoba, qui n'ont pas encore été soumis à cette Chambre. Présentée le 20 avril 1897.—*M. LaRivière.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.
- 36.** Relevé détaillé de toutes les obligations enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat, depuis le dernier relevé, 1896, soumis au Parlement du Canada, en conformité de la clause 23, chap 19, des Statuts révisés du Canada. Présenté le 20 avril 1897, par l'hon. S. A. Fisher. *Pas imprimé.*
- 37.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 avril 1897,—Copie de toute correspondance concernant la démission de MM. Bompas, Bischoff et Cie, et la nomination de M. Charles Russell, comme avocats du gouvernement canadien à Londres. Présentée le 22 avril 1897.—*M. Foster* *Pas imprimée.*
- 38.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 28 septembre 1896,—Copie de toutes dépêches, minutes du conseil et correspondance concernant la création d'un bureau international des douanes à Bruxelles. Présentée le 26 avril 1897.—*Sir C. Hibbert Tupper* *Pas imprimée.*
- 39.** Tarif des honoraires et frais pour la tenue des élections dans les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie anglaise, fixé par le gouverneur en conseil en vertu de la clause 121 de l'Acte des Elections Fédérales, et les amendements au dit tarif. Présenté le 26 avril 1897, par l'hon. W. S. Fielding.
Pas imprimé.
- 40.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, demandant copie des instructions aux percepteurs des douanes *re* Résolutions du tarif et réciprocité de tarif. Présentée le 30 avril 1897.—L'hon. W. Paterson. *Pas imprimée.*
- 41.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1897,—Copie de toutes demandes et spécifications pour soumissions, et de toutes réponses détaillées faites à ce sujet, depuis la dernière session du parlement, concernant l'impression des billets, timbres, etc., du gouvernement, copie de toute correspondance à ce sujet avec le gouvernement ou aucun de ses membres et avec le ministre des finances ou les officiers de son département ; aussi, copie de tous rapports faits à ce sujet au ministre des finances et au conseil, avec copie des arrêtés du conseil rendus à ce même sujet, et copie du contrat passé entre le gouvernement et le soumissionnaire heureux. Présentée le 3 mai 1897.—*M. Foster* *Imprimée pour la distribution seulement.*
- 42.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 avril 1897,—Etat donnant le nombre de criminels libérés dans les divers pénitenciers du Canada depuis le mois de juillet 1896, leurs noms, la date de la condamnation et la raison pour laquelle ils ont été libérés ; aussi, les noms des personnes qui ont obtenu pour eux leur libération ; ainsi que le nom des criminels dont les sentences ont été commuées. Présentée le 5 mai 1897.—*M. Bergeron.*
Pas imprimée.
- 43.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 28 septembre 1896,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et certaines personnes ou personnes au sujet du projet du canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne, et de tous papiers se rapportant à une demande de subvention pour aider à ce projet. Présentée le 5 mai 1897.—*M. Poupore.*
Pas imprimée.

44. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 septembre 1896.—Copie de tous rapports, évaluations et autres papiers concernant des terrains appartenant à Joseph Clarke et autres, dans le township de Monaghan-Sud, comté de Peterborough, qui ont été submergés par suite de la construction d'un barrage à Hastings, Ont. Présentée le 5 mai 1897.—*M. Kendry* . . . *Pas imprimée.*
45. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 septembre 1896.—Copie de tous mémoires, rapports, correspondance, plans et papiers en rapport avec la construction d'un pont en face de Québec ou dans le voisinage, pour raccorder le chemin de fer Intercolonial avec le chemin de fer du Pacifique Canadien. Présentée le 5 mai 1897.—*M. Langelier* *Pas imprimée.*
46. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897.—Copie de toute correspondance échangée entre le département des affaires indiennes à Ottawa et les bureaux du dit département à Régina et à Winnipeg concernant la fourniture des approvisionnements à l'école industrielle de Saint-Paul; aussi copie de la correspondance entre le département à Ottawa et la Compagnie de la Baie-d'Hudson à Winnipeg. Présentée le 10 mai 1897.—*M. Davin*. *Pas imprimée.*
47. Réponse à un ordre de la Chambre pour copie de l'opinion du ministre de la justice sur les augmentations statutaires. Présentée le 11 mai 1897.—*L'hon. L. H. Davies.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.
48. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1897.—Copie de tous documents, correspondance, rapports, etc., concernant la nomination de Thomas E. Anderson comme percepteur des douanes à Napanee. Présentée le 11 mai 1897.—*M. Wilson* *Pas imprimée.*
49. Rapport des commissaires chargés de faire une enquête sur les affaires du pénitencier de Kingston. Présenté le 17 mai 1897, par sir Richard Cartwright. *Imprimé pour la distribution.*
50. Relevé conforme à la clause 17 de l'Acte d'assurance du service civil, pour l'exercice expiré le 30 juin 1896.—Présenté le 20 mai 1897, par l'hon. W. S. Fielding *Pas imprimé.*
51. Extrait d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général, le 23 janvier 1897, concernant la délimitation de la frontière de l'Alaska. Présenté le 26 mai 1897, par l'hon. C. Sifton. *Voir le n° 77.*
52. Contrat avec MM. Peterson, Tate et Cie, de Newcastle-on-Tyne, Angleterre, pour un service hebdomadaire rapide entre le Canada et le Royaume-Uni. Présenté le 28 mai 1897, par sir Richard Cartwright. *Voir les "Procès-verbaux", page 393.*
53. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 13 mai 1897, pour copie de toutes dépêches télégraphiques envoyées, entre le 15 et le 27 d'avril dernier, par le ministre de la marine et des pêcheries à Bernard D. McLellan, ou à toutes autres personnes dans l'île du Prince-Edouard, promettant pour des havres, jetées ou brise-lames situés dans cette division électorale, des octrois différents de ceux ou en sus de ceux compris dans le budget actuellement soumis au parlement. Présentée le 1er juin 1897.—*L'hon. M. Ferguson* *Pas imprimée.*
54. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 19 mai 1897, demandant un état en forme de tableau faisant voir les effets du traité commercial conclu entre le Canada et la France sur le commerce et le revenu du Dominion, comparativement aux trois années qui ont précédé la date à laquelle ce traité a été mis en vigueur, et autant que les divers articles compris dans le dit traité sont concernés. Présentée le 1er juin 1897.—*L'hon. sir Mackenzie Bowell.*
Imprimée pour les documents de la session.
- 54a. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 9 juin 1897, demandant un état sous forme de tableau indiquant la nature, la quantité et la valeur des différents articles exportés du Canada en France pendant les années finissant le 30 juin 1893, 1894, 1895 et 1896. Présentée le 17 juin 1897.—*L'hon. sir Mackenzie Bowell.*
Imprimée pour les documents de la session.
55. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 5 mai 1897, pour copie du contrat en vertu duquel le steamer *Petrel* a été employé pour la navigation d'hiver, cette année, entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme; aussi, la correspondance échangée entre le département de la marine et des pêcheries, ou quelque fonctionnaire de ce département, et les propriétaires du dit steamer *Petrel* relativement à ce contrat; aussi, un état de tous les frais faits par le gouvernement pour l'équipement, les réparations et l'entretien du dit steamer, et des sommes payées pour les gages de ses officiers et matelots, avec indication de leurs noms et des sommes reçues par eux; aussi, un état indiquant le nombre de voyages, aller et retour, faits par le dit

VOLUME 13—*Suite.*

- vapeur entre le Cap Tormentine et le Cap Traverse, ou tout autre port de l'Île du Prince-Edouard, entre le 1er décembre 1896 et le premier mai de la présente année, avec mention de la date de ces voyages ; aussi, un état du nombre de passagers et de la quantité de marchandises transportées par le dit vapeur entre les dits ports, avec mention du montant reçu pour ces transports pendant la période ci-dessus ; aussi, un état du nombre de malles transportées par le dit vapeur pendant la même période. Présentée le 1er juin 1897.—*L'hon. M. Ferguson*..... *Pas imprimée.*
- 56.** Réponse à un ordre du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 5 mai 1897, demandant la correspondance échangée, depuis le 13 juillet dernier, entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial de l'Île du Prince-Edouard, relativement à certaines réclamations financières de cette province contre le gouvernement fédéral. Présentée le 1er juin 1897.—*L'hon. M. Ferguson*..... *Imprimée pour les documents de la session.*
- 57.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,—Copie de toutes lettres, papiers, correspondance, pétitions, etc., concernant la destitution de J. Albert Verge, gardien des pêcheries pour la rivière Ristigouche et ses tributaires et les eaux de la Baie des Chaleurs, et la nomination de Charles Brown à sa place. Présentée le 3 juin 1897.—*M. McAlister*.
Pas imprimée.
- 57a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1897,—Copie de toute correspondance, papiers, pétitions, etc., concernant la destitution de Angus McPhee comme maître de poste à Hopefield, dans la province de l'Île du Prince-Edouard. Présentée le 3 juin 1897.
M. Martin..... *Pas imprimée.*
- 57b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,—Copie de tous papiers, lettres, documents, pétitions, etc., concernant la destitution de A. J. McNeill, comme maître de poste à Stanley-Bridge, dans l'Île du Prince-Edouard. Présentée le 3 juin 1897.—*M. Martin*.
Pas imprimée.
- 57c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,—Copie de toutes lettres, papiers et télégrammes échangés entre le gouvernement et toutes personne ou personnes au sujet de la destitution du Dr George Duncan, ci-devant surintendant de la quarantaine à la station de Williams' Head, C.A. Présentée le 4 juin 1897.—*L'hon. E. G. Prior*..... *Pas imprimée.*
- 57d.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie de tous documents, rapports, affidavits, déclarations, papiers et correspondance, concernant la destitution de F. X. Smith, ci-devant gardien du phare au Cap Gaspé. Présentée le 8 juin 1897.—*M. Casgrain*.
Pas imprimée.
- 57e.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 septembre 1896,—Copie de tous ordres en conseil, rapports et correspondance concernant la nomination et la destitution des sous-agents du département de la marine et des pêcheries au port de Pictou. Présentée le 8 juin 1897.—*Sir C. Hibbert Tupper*..... *Pas imprimée.*
- 57f.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,—Etat donnant les noms de toutes personnes renvoyées du service dans le département du revenu de l'intérieur depuis le 1er juillet 1896, et les noms de toutes personnes nommées dans le dit département depuis la même date. Présentée le 14 juin 1897.—*M. Wood (Brockville)*..... *Pas imprimée.*
- 57g.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Etat donnant les noms et l'emploi de toutes personnes mises à la retraite, destituées ou remplacées, dans le service du gouvernement canadien sous la présente administration, donnant les raisons de la mise à la retraite, de la destitution ou du remplacement dans chaque cas, et le nom et l'âge de l'officier ou employé nommé pour remplir la vacance dans chaque cas, et indiquant si une enquête régulière a eu lieu dans chaque cas, la nature de l'enquête, et si la personne intéressée a eu l'occasion de plaider sa cause avant sa destitution ou son remplacement. Présentée le 15 juin 1897.—*Sir Charles Tupper*.
Voir n° 57i.
- 57h.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1897,—Etat donnant les noms de toutes personnes nommées dans le département des douanes depuis le 1er juillet 1896, avec la désignation des charges à remplir par chacune respectivement, et les salaires attachés à ces positions. Aussi, les noms de toutes personnes qui ont été remerciées de leurs services depuis la même date, avec la désignation des charges qu'elles remplissaient, et les salaires respectifs attachés à ces positions. Présentée le 15 juin 1897.—*M. Wood (Brockville)*..... *Pas imprimée.*

VOLUME 13—*Suite.*

- 57*i*. Réponse supplémentaire au n° 57*g*. Présentée le 16 juin 1897.—*Sir Charles Tupper*.... Voir le n° 57*t*.
- 57*j*. Réponse à ordre de la Chambre des communes, en date du 6 mai 1897.—Copie de toutes lettres et correspondance entre le gouvernement ou aucun de ses membres, se rapportant en quelque manière à la destitution de M. W. D. Fairbrother comme maître de poste à Beamsville, avec copie des accusations et le nom de l'accusateur. Présentée le 18 juin 1897.—*M. Mc Cleary*.... *Pas imprimée.*
- 57*k*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897.—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions, rapports et autres communications au sujet de la nomination et de la destitution de David H. Price, maître de poste de Aylmer-Ouest, de la nomination de son successeur, Frederick Ashbaugh. Présentée le 18 juin 1897.—*M. Ingram*.... *Pas imprimée.*
- 57*l*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897.—Copie de toute correspondance, pétitions et rapports, concernant la destitution de T. P. Shields, maître de poste de Upper-Maugerville, et la nomination de Emery Sewel à sa place, et au sujet de tous changements projetés dans l'emplacement du dit bureau de poste depuis 1891. Présentée le 18 juin 1897.—*M. Foster*.... *Pas imprimée.*
- 57*m*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 avril 1897.—Copie de tous papiers, correspondance et pétitions, etc., concernant la destitution d'Alexis Doutré comme maître de poste de Beauharnois. Présentée le 18 juin 1897.—*M. Bergeron*.... *Pas imprimée.*
- 57*n*. Réponse à un ordre de la chambre des Communes, en date du 5 avril 1897.—État donnant les noms de tous maîtres de poste et autres personnes au service du gouvernement dans les comtés de King et York, N.-B., qui ont été destitués depuis 1896, et copie de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 18 juin 1897.—*M. Foster*.... *Pas imprimée.*
- 57*o*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897.—Copie de la preuve faite à l'enquête tenue sur le bureau de poste de Valleyfield, par M. Wilfrid Mercier. Présentée le 18 juin 1897.—*M. Bergeron*.... *Pas imprimée.*
- 57*p*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897.—Copie de tous rapports, correspondance et raisons alléguées, qui n'ont pas été soumis à la Chambre, concernant la destitution de Roderick McLeod et Robert McKay, gardiens du pont de l'Intercolonial à Pictou, N.-E., et la nomination de Thomas Fraser et A. Thomas en leur lieu et place. Présentée le 24 juin 1897.—*Sir C. Hibbert Tupper*.... *Pas imprimée.*
- 57*q*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897.—Copie de tous papiers et documents concernant la destitution de John L. Smith comme gardien de pêcheries pour le district de New-Caslistle, s'étendant depuis la Grande-Caspédia jusqu'à Pasbébiac-Est. Aussi, copie de toute recommandation faite à quelque membre du gouvernement par lettre ou autrement pour sa destitution, et de toute recommandation en faveur de son successeur. Présentée le 25 juin 1897.—*Sir A. P. Caron*.... *Pas imprimée.*
- 57*r*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897.—Copie de toute correspondance, preuve, rapport et papiers concernant la destitution de l'inspecteur et du graisseur des wagons à Stellarton, N.-E., d'après instruction du surintendant du service des machines de l'Intercolonial à Moncton, le 5 février 1897. Présentée le 25 juin 1897.—*Sir C. H. Tupper*.... *Pas imprimée.*
- 57*s*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1897.—Copie de tous papiers, pétitions, preuve, rapports et documents de toutes sortes concernant la destitution de Andrew Carmichael, maître de poste à Spencerville, Ontario. Présentée le 28 juin 1897.—*M. Reid*.... *Pas imprimée.*
- 57*t*. Réponse partielle à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, datée le 9 avril 1897, demandant un état indiquant les noms, l'âge, les fonctions et le traitement de toutes les personnes employées dans les divisions intérieures et extérieures de chaque département du service civil ; aussi, les noms de ceux qui, ne faisant pas partie du service civil et étant employés par le gouvernement dans un département, ont été destitués, mis à leur retraite ou autrement démis de leurs fonctions depuis le 13 juillet 1896, dans le cas où il n'y a pas eu de commission d'enquête d'instituée ; le dit état spécifiant de quelle manière et pour quelles raisons la démission a été faite, la durée de l'avis donné aux personnes renvoyées, et le nom tant de la pension ou de la gratification accordée ; cet état indiquant aussi le nom, l'âge, l'emploi et le salaire ou la rétribution de chaque personne nommée dans le service civil à la place d'un employé démis ou en conséquence de cette démission. Présentée le 26 juin 1897.—*L'hon. M. Kirchhoffer*.

Imprimée pour les documents de la session.

VOLUME 13—*Suite*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 septembre 1896,—Copie du contrat accordé à M. Gédéon Beaulieu, entrepreneur, pour la construction du bureau de poste à Rimouski, de la correspondance échangée entre lui et le gouvernement à ce sujet, et de tous les documents concernant cette affaire. Présentée le 4 juin 1897.—*M. Fiset*.....*Pas imprimée.*
59. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie du rapport fait par M. Gourdeau, sous-ministre de la marine et des pêcheries, sur la conférence qui a eu lieu en novembre dernier entre les compagnies de steamers et les exportateurs de bestiaux et de chevaux. Présentée le 4 juin 1897.—*M. Maclean*.....*Imprimée pour les documents de la session.*
60. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie de toute correspondance échangée depuis le 20 juillet dernier entre le département de la marine et des pêcheries, à Ottawa, et ses officiers ou autres personnes, concernant les approvisionnements et les réparations des navires et steamers sous le contrôle de ce département qui ont l'habitude de faire relâche aux ports de Charlottetown, Georgetown et Pictou, ou qui sont employés à la protection des pêcheries du littoral ou au service et à l'entretien des phares ou au service d'hiver entre l'Île du Prince-Edouard et la terre ferme. Présentée le 4 juin 1897.—*Sir C. Hibbert Tupper*.....*Pas imprimée.*
61. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1897,—Copie de toutes lettres, pétitions, mémoires et suggestions reçus par le gouvernement ou par quelqu'un de ses membres depuis le 23 juin 1896, pour modifier l'Acte des Territoires du Nord-Ouest, en vue d'augmenter les pouvoirs de l'exécutif de ces territoires et les subsides qui leur sont accordés. Présentée le 4 juin 1897.—*M. Davin*.....*Pas imprimée.*
62. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,—Etat indiquant, en ce qui concerne Weller-Bay, alors que c'était un port extérieur, savoir, pendant onze ans : 1. La valeur des articles imposables et le montant des droits perçus. 2. La valeur des articles admis en franchise. 3. Le nombre des navires entrés et sortis. 4. Le salaire total payé. Présentée le 8 juin 1897.—*M. Corby*.....*Pas imprimée.*
63. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mai 1897,—Copie de toute correspondance échangée entre les officiers de la milice et autres, et le ministre de la milice et le major général commandant, au sujet des promotions par brevet et de l'ordre général n° 73, 1896. Présentée le 8 juin 1897.—*Bain*.....*Pas imprimée.*
64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie de toute correspondance, plans et rapports d'ingénieurs concernant la création d'un port de refuge à North-Harbour, Aspey-Bay, comté de Victoria, N.-E. Présentée le 9 juin 1897.—*M. Bethune* *Pas imprimée.*
65. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 mai 1897,—Copie de tous papiers, etc., concernant l'élargissement de Daniel Brien Sullivan, condamné à l'emprisonnement à Toronto, le 18 novembre 1896, y compris les rapports du magistrat de police des 21 et 27 novembre 1896. Présentée le 9 juin 1897.—*Sir Ch. Hibbert Tupper*.
Pas imprimée.
66. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 septembre 1896,—Etat indiquant le montant d'argent dépensé par le gouvernement fédéral depuis le 1er juillet 1873, pour construire, équiper et subventionner des lignes ferrées en Canada, le nombre d'acres de terre données à titre de subvention, et leur valeur estimative. Aussi, état indiquant séparément la part de dépenses faites pour lignes ferrées dans chaque province du Canada et les Territoires du Nord-Ouest, déduction faite de toutes sommes qui ont pu être portées au compte de chaque province ou des Territoires du Nord-Ouest lors du règlement de leur dette envers la Puissance. Présentée le 10 juin 1897.—*M. Martin**Imprimée pour les documents de la session.*
67. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 septembre 1896,—Copie de toutes lettres, correspondance et soumissions, et état donnant les noms des soumissionnaires, les montants de leurs soumissions et les noms des personnes qui ont obtenu les contrats pour les monuments historiques de Lundy's-Lane, de la ferme Chrysler et de Châteauguay. Présentée le 10 juin 1897.—*M. Gibson* *Pas imprimée.*
68. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Etat donnant une liste comparative des prix payés en rapport avec le camp militaire à Aldershot, comté de King, N.-E.,

VOLUME 13—*Suite.*

pendant les saisons de 1895 et 1896 respectivement; aussi, copie de tous papiers, correspondance et instructions concernant la fourniture des approvisionnements pour le dit camp en 1897. Présentée le 10 juin 1897.—*Sir Ch. Hibbert Tupper*..... *Pas imprimée.*

- 69.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Etat indiquant, d'après les changements annoncés dans l'organisation du collège militaire royal du Canada,—1. Les détails en ce qui concerne les membres du personnel supérieur et subalterne dans l'organisation projetée, les émoluments de chacun et les conditions de l'engagement, y compris les périodes de service à faire et de fonctions à remplir par chacun respectivement. 2. Le nombre de classes que l'on se propose d'établir pour l'instruction des cadets. 3. La répartition et distribution des heures consacrées à l'instruction en classe, aux exercices militaires et athlétiques, aux repas, récréations, etc., spécifiant les sujets, les professeurs et les instructeurs chargés respectivement des divers sujets enseignés dans chaque classe. 4. Le chiffre du dépôt à être fait par les cadets pour solder leurs dépenses personnelles pour une durée de trois ans, sous l'ancien système et sous le système de réorganisation, respectivement. 5. Le surplus de revenu produit par les honoraires payés par chaque cadet, déduction faite des frais de pension, sous l'ancien et le nouveau système, respectivement. 6. Les item détaillés, sous l'ancien et le nouveau système, constituant une augmentation ou une réduction des dépenses, et les montants résultant de cette différence. 7. Le nombre de demandes faites avant l'annonce de la réorganisation par des personnes qualifiées désirant concourir pour entrer au collège militaire royal en septembre prochain. Présentée le 10 juin 1897.—*M. Tyrwhitt*..... *Pas imprimée.*
- 69a.** Réponse supplémentaire au n° 69. Présentée le 23 juin 1897.—*M. Tyrwhitt*..... *Pas imprimée.*
- 70.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 28 septembre 1896,—Copie de toutes dépêches, minutes du conseil et correspondance concernant le congrès international des chemins de fer tenu à Londres en 1895. Présentée le 14 juin 1897.—*Sir Ch. Hibbert Tupper*..... *Pas imprimée.*
- 70a.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 28 septembre 1896,—Copie de toutes dépêches, minutes du conseil et autres documents concernant la réunion du congrès international des chemins de fer à Saint-Petersbourg, et des papiers soumis à ce congrès par le haut-commissaire du Canada. Présentée le 14 juin 1897.—*Sir C. Hibbert Tupper*..... *Pas imprimée.*
- 71.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie des soumissions ouvertes le 16 mars 1897, pour les travaux sur la section 12 du canal de Soulanges, indiquant les prix des divers soumissionnaires pour chaque item, les quantités approximatives sur lesquelles les calculs des soumissions ont été basés et le montant total de chaque soumission. Présentée le 14 juin 1897.—*M. Clancy*..... *Imprimée pour les documents de la session.*
- 71a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie des soumissions ouvertes le 16 mars 1897, pour les travaux sur les sections 4, 5, 6 et 7 du canal de Soulanges, indiquant les prix des divers soumissionnaires pour chaque item, les quantités approximatives sur lesquelles les calculs des soumissions ont été basés, et le montant total de chaque soumission. Présentée le 14 juin 1897.—*M. Clancy*..... *Imprimée pour les documents de la session.*
- 71b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie des soumissions ouvertes le 20 mars, pour les travaux d'agrandissement du canal de Grenville, indiquant les prix des divers soumissionnaires pour chaque item, les quantités approximatives sur lesquelles les calculs des soumissions ont été basés et le montant total de chaque soumission. Présentée le 14 juin 1897.—*M. Clancy*..... *Imprimée pour les documents de la session.*
- 71c.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 juin 1897,—Etat de toutes soumissions ouvertes le 7 mai 1897, pour les travaux dans le chenal nord du Saint-Laurent, indiquant les prix des divers soumissionnaires pour chaque item et les quantités approximatives d'après lesquelles les soumissions ont été calculées, ainsi que le chiffre total de chaque soumission. Présentée le 25 juin 1897.—*M. Clancy*..... *Imprimée pour les documents de la session.*

VOLUME 13—*Suite.*

- 71d.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 juin 1897,—Etat de toutes soumissions ouvertes le 30 avril 1897, pour les travaux sur la section Iroquois du canal des Galops, indiquant les prix des divers soumissionnaires pour chaque item et les quantités approximatives d'après lesquelles les soumissions ont été calculées, ainsi que le chiffre total de chaque soumission. Présentée le 25 juin 1897.—*M. Clancy*.....*Imprimée pour les documents de la session.*
- 71e.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 juin 1897,—Etat de toutes soumissions ouvertes le 24 avril 1897, pour les travaux sur la section Cardinal du canal des Galops, indiquant les prix des divers soumissionnaires pour chaque item et les quantités approximatives d'après lesquelles les soumissions ont été calculées, ainsi que le chiffre total de chaque soumission. Présentée le 25 juin 1897.—*M. Clancy*.....*Imprimée pour les documents de la session.*
- 72.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 septembre 1896,—1. Copie de tous les rapports faits au cours des derniers dix ans par les ingénieurs au département des travaux publics sur la condition du havre de Port-Albert et les travaux à y faire. 2. Relevé détaillé, avec dates, de tous les montants votés par le parlement pour l'amélioration du dit havre. 3. Etat indiquant quelle partie des dites sommes a été dépensée en vertu de contrats, et quelle partie a été dépensée autrement et comment ; avec la date des paiements et les noms des personnes auxquelles ces paiements ont été faits. Présentée le 15 juin 1897.—*M. Cameron*.....*Pas imprimée.*
- 72a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 septembre 1896,—1. Copie de tous rapports des ingénieurs des travaux publics depuis le 1er janvier 1890, sur la condition et l'amélioration du havre de Goderich et du brise-lames du Nord. 2. Relevé détaillé de tous les montants votés pour la construction et l'amélioration du dit havre. 3. Relevé indiquant le chiffre des dépenses faites pour le dit havre depuis que le gouvernement du Canada a entrepris les travaux à y faire comme port de refuge. Présentée le 15 juin 1897.—*M. Cameron*.....*Pas imprimée.*
- 72b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie de toute correspondance, télégrammes, rapports d'ingénieurs, etc., concernant le prolongement du brise-lames à Belle-Rivière, I. P.-E. Présentée le 15 juin 1897.—*M. Martin*.....*Pas imprimée.*
- 73.** Réponse partielle (départements de l'intérieur et des affaires indiennes) à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1897,—Etat donnant les noms de tous les commissaires nommés par le gouvernement ou par aucun des ministres pour entendre les accusations et faire une enquête sur la conduite des employés civils du gouvernement ou d'aucun de ses départements, depuis juillet 1896, ainsi que le chiffre du traitement ou des allocations de chacun d'eux, et le temps pendant lequel chacun a été employé, et le montant total payé. Aussi, copie de l'autorisation et des instructions données à ces commissaires. Présentée le 16 juin 1897.—*M. Foster*.....*Pas imprimée.*
- 73a.** Réponse supplémentaire au n° 73. (Département de la marine et des pêcheries.) Présentée le 17 juin 1897.—*M. Foster*.....*Pas imprimée.*
- 74.** Copie de contrats pour emmagasinage à froid sur les steamers voyageant entre Montréal et la Grande-Bretagne, passée entre le ministre de l'agriculture et diverses compagnies de steamers. Présentée le 17 juin 1897, par l'hon. S. A. Fisher.....*Pas imprimée.*
- 75.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,— Copie de toutes lettres, papiers, correspondance, etc., concernant la fermeture, en mars dernier, du bureau de poste de Oak-Bay Mills, Québec. Présentée le 18 juin 1897.—*M. McAlister*.....*Pas imprimée.*
- 76.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,—1. Copie de toute correspondance et autres documents concernant la création de charges d'inspecteurs des postes à Stratford, Barrie et Kingston, et les nominations d'inspecteurs et autres fonctionnaires se rattachant à ce service. 2. Etat donnant le nombre des employés attachés à chacun de ces services, le salaire payé et toutes autres dépenses afférentes à chacun des dits services. Présentée le 18 juin 1897.—*M. Cameron*.....*Imprimée pour les documents de la session.*
- 77.** Rapport du major général Cameron sur la convention proposée concernant une partie de la frontière^o de l'Alaska, et le memorandum à ce sujet. Présenté le 19 juin 1897, par l'hon. L. H. Davies.
Imprimé pour les documents de la session.

VOLUME 13—*Fin.*

- 78.** Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 juin 1897,—Copie de toute correspondance, s'il en est, échangée entre ce gouvernement et le gouvernement des États-Unis au sujet d'une égalisation ou d'un rajustement des lois, règles et règlements côtiers en vigueur dans les deux pays, et au sujet de toute convention ou proposition pour faire quelque arrangement en vertu duquel le gouvernement et les fonctionnaires américains concéderaient aux navires canadiens les mêmes privilèges que ceux accordés aux navires américains par les autorités du Canada sous l'empire des lois, règles et règlements actuellement en vigueur. Présentée le 25 juin 1897.—*M. Britton*.....*Imprimée pour les documents de la session.*
- 79.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 juin 1897,—Copie de tous télégrammes et lettres échangés entre l'honorable Clifford Sifton, ministre de l'intérieur, et M. Charles B. Heyd, M. P., pour Brant-Sud, et M. Davis, du comté de Haldimand, concernant la nomination ou autrement de M. Daniel Lynch, du village de Hagersville, ou du Dr Stuart, du même lieu, comme agent des sauvages en remplacement du Dr Jones, de Hagersville. Présentée le 25 juin 1897.—*M. Clancy*.....*Pas imprimée.*
- 80.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mai 1897,—Copie de tous papiers, correspondance et télégrammes concernant les faux rapports qui ont trait à la qualité du saumon de la Colombie anglaise vendu sur les marchés anglais. Présentée le 25 juin 1897.—*M. Maxwell*.....*Pas imprimée.*
- 81.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 juin 1897,—Copie de l'avis récemment publié demandant des soumissions pour le transport de la malle entre Danville, dans le comté de Richmond, et Saint-Camille, dans le comté de Wolfe, province de Québec, de toutes les soumissions reçues, donnant les noms des soumissionnaires et le montant de la soumission dans chaque cas, le nom du soumissionnaire heureux et le montant auquel le contrat a été donné. Présentée le 28 juin 1897.—*M. Ives*.....*Pas imprimée.*
- 81a.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 juin 1897,—Copie de toute correspondance et papiers annulant le contrat passé avec S. E. Turner pour le transport des malles entre Tottenham et Athlone, dans le comté de Simcoe, Ontario. Présentée le 28 juin 1897.—*M. Tyrwhitt*.....*Pas imprimée.*
- 81b.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Etat indiquant les différentes routes postales et les divers contrats actuels pour le transport des malles entre la ville d'Annapolis-Royal et la ville de Liverpool, dans les comtés d'Annapolis et de Queen, respectivement; les noms de chaque entrepreneur et de ses cautions; la longueur de chaque route; le prix stipulé dans chaque contrat; et si le service est quotidien, ou deux fois ou trois fois la semaine. Présentée le 25 juin 1897.—*M. Mills*.....*Pas imprimée.*
- 82.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 mai 1897,—Copie de la démission de S. I. Jones, écuyer, ci-devant juge de la cour de comté du comté de Brant, ainsi que de la correspondance échangée avec tout département du gouvernement au sujet de, ou se rapportant à cette démission; aussi, copie de toutes pétitions adressées au gouvernement demandant la nomination de A. D. Hardy à la position rendue vacante par la résignation et la mise à la retraite du dit juge Jones. Présentée le 2 juin 1897.—*L'hon. sir Mackenzie Bowell*.....*Pas imprimée.*
- 83.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 mai 1897,—Etat donnant les noms de toutes personnes qui ont déposé des réclamations pour primes de pêche entre les mains de Stanislas F. Perry, inspecteur intérimaire des pêcheries sur l'Île du Prince-Edouard, jusqu'au 20e jour d'avril dernier; aussi, les noms de toutes personnes qui ont déposé de semblables réclamations entre les mains de James F. White, agent de primes, jusqu'à la même date; aussi, les noms de toutes les personnes qui ont reçu des primes de pêche dans la division électorale ouest du comté de Prince, pendant les mois de mars et avril derniers. Présentée le 25 juin 1897.—*L'hon. M. Ferguson*.....*Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1896

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

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA

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

1897

Travaux Publics.

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

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des travaux publics, pour l'exercice financier expiré le 30 juin 1896.

J'ai l'honneur d'être,
de Votre Excellence,
le très obéissant serviteur,

J. ISRAEL TARTE,
Ministre des travaux publics.

OTTAWA, 26 mars 1897.

Travaux Publics.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DU

RAPPORT ET DES ANNEXES.

Lien.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Actes du parlement	Relatifs aux travaux publics	vii	189
Agassiz	Ferme expérimentale		7, 12
Agent et dépenses imprévues, C.-B.	Entretien		21
Alexandria	Ecole de réforme		5, 34
Almonte	Bureau de poste	xvii	5, 10, 35, 267
Amendements à la loi	Actes relatifs à	vii	189
Amherst	Bureau de poste	xvi	3, 8, 25, 264
Amherstburg	do	xvii	5, 10, 35, 267
do	Dragage	xx	18, 135
Anderson's Hollow	Réparations à la jetée	xiii	14, 63
Annapolis	Bureau de poste	xvi	3, 8, 26, 264
Annexe n° 1	Rapport du comptable		3
Anse à Louise	Débarcadère		15
Anticosti, Ile d'	Service télégraphique	vi	20, 229, 234
Antigonish	Bureau de poste	xvi	3, 8, 26, 264
Arichat	Ouverture de la navigation	xiii	222
do	Bureau de poste		3, 8, 264
do	Caisse d'épargne		8
do	Douane		8
Arisaig	Réparations au quai	xv	14, 53
Arnprior	Bureau de poste		3, 195
Arpentages et inspections	En général		21
Ashcroft et Barkerville	Lignes télégraphiques	vii	21, 231, 251
Aylmer	Bureau de poste	xxii	4, 9, 30, 265
Baddeck	do		3, 8, 26, 264
Baie des Pères	Réparation à la jetée		15
Baie du Français	Dragage	xx	18, 136
Baie Saint-Paul	Jetée isolée et prolongement du quai	xxi	15, 77
Baie Saint-Pierre	Ouverture de la navigation	xiii	223
Baie de Fundy	Système télégraphique	vii	20, 228
Barkerville, etc.	Lignes télégraphiques	vii	21, 231, 251
Barrie	Bureau de poste	xvii	5, 10, 35, 267
Bassins de radoub	Employés	xi	217
do	Proportions	xi	160
Bass River	Construction de quai	xv	14, 54
Bathurst	Bureau de poste	xiv	3, 8, 28, 265
do	Ouverture de la navigation	xiii	222
Battleford	Bureau des terres fédérales et d'enregist.		11
do	Résidence de l'agent des sauvages		7, 269
Battle River	Pont	xxiv	20, 168
Bayfield	Brise-lames, etc.	xv	14, 54
Belfast	Réparations à la jetée	xx	14, 70
Bella Bella	Ecole indienne		12
Belleville	Port	xx	18, 136
do	Ouverture de la navigation	xiii	222
do	Bureau de poste	xvii	5, 10, 35, 267
Bell River	Dragage	xx	18, 135
Belly River, Lethbridge	Pont		20
Belleveau Cove	Réparations au brise-lames	xv	14, 55
Beleil	Jetées, etc.		15
Berlin	Bureau de poste	xvii	5, 10, 35, 267
Bersimis, Est et Ouest	Service télégraphique	vii	20, 29, 232
Berthier (en bas)	Dragage et réparations	vii	15, 77

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Berthier (en haut).....	Dragage.....		18
Bic.....	Réparation du quai.....		15
Big Bay.....	do do.....	xvii	16, 85
Big Pond.....	do do.....	xv	14, 56
Boularderie, Ross Ferry.....	Pont, construction de.....	xv	14, 56
Bowmanville, havre de.....	Dragage.....	xx	18, 136
Brae.....	Réparations à la jetée.....	xc	14, 70
Brampton.....	Bureau de poste, etc.....	xvii	5, 10, 35, 267
Brandon.....	Edifices publics.....	xiii	6, 11
do.....	Bureau de poste, etc.....	xiii	6, 11, 269
do.....	Dépôts d'immigrants.....		6, 11
do.....	Ecole d'industrie.....	xiii	6
Brantford.....	Bureau de poste, etc.....	xvii	5, 10, 35, 267
Broad Cove—Inverness.....	Réparation du quai.....	xv	14, 56
Brockville.....	Bureau de poste.....	xvii	5, 10, 36, 267
Bouctouche.....	Reconstruction du quai.....		14
Buckhorn.....	Travaux de la Vallée de la Trent.....		167
Burleigh.....	do do.....		167
Burlington, Chenal de.....	Réparation de la jetée et dragage.....	xvii	18, 85, 136
do.....	do du pont.....		19, 168
Burntchurch.....	Quai.....		14
Câbles.....	Sous-marins de l'Etat.....	vi	229
Calgary.....	Bureau du commis des travaux.....		11
do.....	(Pont Langevin), réparation du.....		20, 169
do.....	Palais de justice, etc.....		7, 11, 169
do.....	Dépôt d'immigrants.....		7, 12
do.....	Casernes de la police à cheval.....		12
do.....	Bureau de poste, etc.....		7, 12, 169
do.....	Bureau d'enregistrement.....		12
Calumet, Station du.....	Glissoirs, etc.....		162
Campbellton.....	Ouverture de la navigation, etc.....	xiii	222
Canada.....	Dragueur.....	v	110, 158
Cap de la Madeleine.....	Réparation du quai.....		15
Cap-Beale, etc.....	Lignes télégraphiques.....	vii	21, 228, 231, 246
Cap-Breton.....	Service do.....		228, 229, 238
Cap-Ray.....	Lignes do.....		20, 229
Cap-Sable.....	do do.....	vii	20, 229, 238
Cap-Tormentine.....	Brise-lames.....	xiii	14, 64
Cardigan, pont de.....	Dragage.....	xxi	17, 108
Cardigan-Nord.....	Réparation de la jetée.....	xx	14, 73
Caribou, Ile du.....	Service télégraphique.....		242
Carillon, Station de.....	Rivière Ottawa.....		162
Carleton.....	Bureau de poste.....		3, 8, 265
Carleton Place.....	do.....		5, 10, 267
Cartier pont de.....	Rivière Saint-Louis.....		19, 168
Cascumpec.....	Brise-lames.....		14
Cayuga.....	Bureau de poste.....	xvii	5, 10, 36, 267
"Challenge".....	Dragueur.....		137, 140
Charlottetown.....	Edifice fédéral.....	xxi	3, 8, 25, 265
do.....	Dragage.....	xxi	17, 108
do.....	Ouverture de la navigation, etc.....	xiii	224
Chatham, N.-B.....	Bureau de poste.....	xiv	3, 8, 28, 265
Chatham, Ont.....	Amélioration du bureau de poste.....	xvii	5, 10, 36, 267
do Escuminac, N.-B.....	Réseau télégraphique.....	vi	20, 229, 239
Chats, Station des.....	Rivière Ottawa.....		162
Chaudière, Station de la.....	do.....		162
Chaudière, Station de la.....	Ponts.....		19, 162
Chauffage.....	Edifices fédéraux.....	vi	8, 48
Chauffeurs.....	Noms et salaires.....		8, 210
Chemin de fer Canada-Est.....	Quai du, dragage au.....	xiv	104
Chenal des navires.....	Fleuve Saint-Laurent.....	v	16, 128
Chéticamp.....	Lignes télégraphiques.....	vii	20, 229, 238
do.....	Dragage.....	xvi	17, 102
Chezsetcook-Ouest.....	Réparation du quai.....	xvi	14, 63
Chicoutimi.....	Améliorations au quai.....	xxi	15, 78
Chutes Fénélon.....	Réparation du glissoir.....		167
Clifton (Chutes Niagara).....	Bureau de poste.....		5, 10, 267
do (Ile du Prince-Edouard).....	Réparation du quai.....	xx	71
Coaticook.....	Bureau de poste.....		4, 9, 265
Cobourg.....	do etc.....	xvii	5, 10, 36, 267
do.....	Réparation de la jetée.....	xvii	16, 85

Travaux Publics.

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Collingwood	Dragage et réparation au brise-lames	xvii	16, 18, 85
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
Colombie-Britannique	En général	ix	13
do	Service télégraphique	vii	21, 230, 233, 246
Commis surnuméraires	Appointements	.	21
Cie d'améliorat. du haut de l'Ottawa	Coût	.	21
Contrats adjugés	Rapport sur les	ix	193
Contrecœur	Dragage	v	16, 12
Cornwall	Bureau de poste, etc.	xviii	5, 10, 36, 267
Correspondance	Officielle, etc.	vii, x	259
Côte Nord	Service télégraphique	vii	20, 229, 242
Cour suprême, Ottawa	Entretien, etc.	xix	5, 41, 267
Cow-Bay—Port Morien	Réparations au brise-lames	xv	14, 57
Curateur, Rapport du	Galerie des beaux-arts	.	255
Dalhousie	Bureau de poste	xiv	3, 8, 28, 265
do	Quai de délestage	xvi	15, 64
Dartmouth	Édifices publics	xvi	3, 8, 26, 264
"Death of Nelson"	Peinture à l'huile	.	5, 255
Déboursés	Dragueurs	.	109, 140
Dépenses	Rapport annuel des	xi	3, 264
D'Escousse	Jetée, construction d'un plan incliné	xv	14, 58
Des Joachims	Pont	.	163
Digby	Reconstruction de la jetée	xv	14, 58
District de Trent	Glissoirs etc.	iii, xxiv	21, 167, 175
do du Saint-Maurice	Glissoirs et estacades	xxiv	21, 165, 174
do du Saguenay	Glissoirs et estacades, rapport, etc.	iii xix	174
Dorval, Havre de	Dragage	xxiii	18, 134
Dragage		v	17, 102
do	En général	v	17, 102
do	do	xx	19, 135
do	Outillage	x	17, 158
do	Rapport sur	v	102
Dragueurs	Réparations, etc.	.	17, 159
Dundas	Bureau de poste	.	5, 10, 267
Eatonville	Réparation au brise-lames	xv	14, 58
Eau	Edifices fédéraux	.	6, 48
Echourie	Débarcadère	.	15
Eclairage	Edifices fédéraux	vi	48
Economy	Réparation du quai	xv	14, 59
Edifices du parlement	Ottawa	xviii	5, 40, 267
do terrains	do	xviii	5, 40
Edifices fédéraux	Charlottetown	xx	3, 8, 25, 267
do	Ottawa—Réparations	xvii	5, 33, 267
do	Ontario	.	6, 268
do	Dépenses en général	.	4, 6, 7
do	Halifax	xvi	3, 8, 26, 264
do	Colombie-Britannique	viii	7, 12, 46, 270
do	Québec—En général	.	4, 10, 266
Edifices publics	En général	v	4
do	Nouvelle-Ecosse	xv	3, 8, 25, 264
Edmonton	Edifices publics	.	7, 12, 269
do	Réparations au pont	.	20
Escuminac	Lignes télégraphiques	vii	20, 229, 238
Esquimalt	Bassin de radoub	ii, xii	17, 161, 186
Étang du Nord	Réparation du brise-lames	.	15, 78
Etat	Dépenses annuelles	i, xi	3, 264
Examens et relevés	Liste des localités	xxiv	170
Fanham-Ouest	Bureau de poste, etc.	xxiii	4, 10, 34, 266
Fleuve Saint-Laurent	Chenal des navires	.	16, 128
do do	(Ile Gros Bois)	xxiii	18, 134
Fonctionnaires principaux	Ministère des travaux publics, 1841 à 1895	xvi	203
Fort Erié, port de	Dragage	xx	18, 136
Fraserville (Rivière-du-Loup)	Bureau de poste	xxii	30
Frédéricton	do	xiv	3, 8, 28, 265
do	Dragage	xiv	105
French Creek et Albemni	Lignes télégraphiques	vii	21, 231
Galerie Nationale des Beaux-Arts	Rapport, etc.	viii	5, 255
Galt	Bureau de poste	xviii	5, 10, 36, 267
Gananoque	Bureau de douane et bureau de poste	.	10
Gardiens	Noms, salaires, etc.	.	210
Gardner's Creek	Nouveau quai	xiv	15, 65

Lieu.	Désignation des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Garry Bush	Rivière Fraser	...	96
Gaspé	Ouverture de la navigation	xiii	222
Gatineau, Rivière et jetée	Glissoirs et estacades, etc.	...	19, 163
Geo. McKenzie	Dragueur	x	115, 158
Georgetown	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
Georgeville	Prolongement du quai	xv	14, 59
Glissoirs et estacades	Perception des droits	iii	21, 173
do	Rapport du percepteur, etc.	xxiii	173
do	District de Newcastle, rapport, etc.	iii	19, 167, 175
do	En général	ii, xx	19, 161, 173
do	District d'Ottawa, rapport, etc.	ii	19, 161, 173
do	do Saguenay do	iii	174
do	Personnel employé do	xxiv	206
do	District de Saint-Maurice, rapport, etc.	ii	19, 165, 174
Goderich	Bureau de poste, etc.	...	5, 10, 267
do	Réparation de la jetée	...	16
do	Ouverture de la navigation	xiii	222
Golfe Saint-Laurent	Service télégraphique	vi	29, 229, 234
Grande Décharge	Pose de bouées	...	16
Grand Etang	Travaux du havre	xv	14, 59
Grand Manan	Ligne télégraphique	vii	20, 229, 239
Grandes Piles	Station, glissoir	...	165
Grande Rivière	Prolongement du quai	xxi	15, 78
Grosse-Isle	Station de la quarantaine	xxii	4, 30, 265
do	Service télégraphique	vii	20, 240
Guelph	Bureau de poste	xviii	5, 10, 36, 267
Halifax	Bureau du sous-récepteur général	...	3, 8, 264
do	Edifice fédéral	xvi	3, 8, 26, 264
do	Bureau d'immigration (temporaire)	...	3
do	Salle d'exercices	xvi	3, 26
do	Bureau de l'ingénieur	...	3, 264
do	Entrepôt de vérification	xvi	3, 8, 26, 264
do	Bassin de radoub	xi	14
do	Dépôt d'immigrants (nouveau)	xvi	3, 8, 26
do	Station de quarantaine de l'Île Lawlor	xvi	3, 8, 27, 264
do	Pénitencier	...	3, 264
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
Hall's Harbour	Reconstruction du brise-lames	xy	14, 60
Hamilton	Douane, etc.	xviii	5, 10, 37, 267
do	Salles d'exercices	xviii	5, 10, 36, 267
do	Bureau de poste	xviii	5, 10, 37, 267
Harbourville	Réparation du brise-lames	xv	14, 61
Havre Fourchu	Dragage	xvi	17, 103
Havre Ketch	do	xvi	17, 103
Havres et rivières	En général	iii	14, 51
Havres, I. P.-E.	do	iii, xx	14, 17, 70, 108
do N.-B.	do	iii, xiii	14, 18, 63, 104
do P.-Q.	do	iii, xxi	15, 18, 77, 128, 134
do Man.	do	iii, xii	16, 19, 89, 151
do N.-E.	do	iii, xv	15, 17, 53, 102
do T.-N.-O.	do	...	17
do Ont.	do	iii, xvii	16, 18, 85, 135
do C.-B.	do	iii, xviii	17, 19, 89, 153
do et brise-lames	do provinces maritimes	...	14
Hnausa, Quai	Lac Winnipeg	xiii	16, 89
Hochelaga	Réparation du quai	...	5, 16, 128
Hull	Bureau de poste	...	4, 9, 265
do	Glissoir, pont, etc.	xix	19, 162
Ile-aux-Coudres	Réparation du quai	xxi	15, 78
Iles Pelée	Lignes télégraphiques	vii	20, 230, 243
Ile Gros Bois	Dragage	xxiii	18, 134
Imprimerie Nationale	Dépenses, etc.	...	5, 39, 267
Indian-Head	Ferme expérimentale	...	7, 12
Ingonish-sud	Améliorations	...	14
Jersey Cove	Débarcadère	...	15
Jetées	En aval de Québec	...	16
Joachims	Glissoirs, etc.	...	162
Joliette	Bureau de poste	xxii	4, 9, 30, 265
Kaministiquia, Rivière	Dragage	xvii	16
Kamloops	Bureau des terres fédérales	...	13
Katchawanne, Lac	Estacade	...	167

Travaux Publics.

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Kier's Shore.	Réparation de la jetée	xx	14, 71
Kincardine.	Réparations à la jetée et dragage	xvii	16, 86, 137
Kincardine.	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
Kingston, Ont.	Enlèvement d'une batture	xvii	16, 86
do	Bassin de radoub	ii, xii	16, 160, 175
do	Douane	xviii	5, 10, 37, 267
do	Entrepôt de vérification.	xviii	5, 10, 37, 267
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
do	Bureau du revenu de l'intérieur	.	10
do	Collège militaire	.	10
do	Bureau de poste.	xviii	5, 10, 37, 267
Kootenay.	Améliorations à la navigation	ix	17, 99
Lac Dauphin	Bureau des terres fédérales.	.	12
Lachine.	Bureau de poste, etc.	xxii	4, 9, 30, 265
Lacolle.	Réparation du quai	xxi	15, 78
Lacs Simcoe et Couchiching	Niveau de l'eau.	.	16, 86
Lambert, Jetée de	Réparations.	xx	14, 71
Laprairie.	Bureau de poste, etc.	.	4, 9, 265
do	Brise-glaces.	xxi	15, 78
do	Dragage dans le port.	xxiii	18, 134
L'Ardoise	Brise-lames.	.	14
Lawlor's Island, Halifax	Station de quarantaine.	.	3, 27
Les Éboulements.	Réparation du quai.	xxi	15, 79
Lethbridge	Édifices publics, etc.	.	7, 12, 269
do	Lignes télégraphiques	vi	20, 245
Lévis, Bassin de radoub de	Rapports, etc.	ii, xi	15, 175, 183
Lignes télégraphiques	Rapports sur lignes fédérales, etc.	vi, xxiv	20-227
do	Recettes et dépenses	i, ii	20, 232
do	Total des dépenses, lignes du St-Laurent.	.	20, 232
do	En général.	vii	20
Lillooet	Ligne télégraphique	vii	21, 231-246
Lindsay	Bureau de poste	xviii	5, 10, 37, 267
Lion's Head	Réparation de la jetée.	xvii	16, 86
London, Ont.	Douane.	xviii	5, 10, 37, 267
do	Bureau de poste.	xviii	5, 10, 37, 267
do	Casernes de l'infanterie	.	5, 27
Longueuil	Réparation de la jetée.	xxi	15, 79
do	Dragage dans le port	xxiii	18, 128, 134
Lotbinière	Dragage.	v	16, 129
Louisbourg, Port de.	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
Louisville.	Dragage.	xxiii	18, 135
Low Point.	Télégraphe.	vii	20, 229
Lumière.	Édifices fédéraux	.	48
Lunenburg	Bureau de poste.	.	3, 8, 264
Macdonald, Sir John A.	Monument.	.	21
Macleod	Palais de justice.	.	7, 12, 269
Madawaska, Rivière	Jetée, digues, etc.	.	19, 163
Madeleine, Îles de la	Service télégraphique.	vii	20, 235
Magog.	Quai acheté.	.	16, 128
Maisonneuve	Dragage.	.	21
Malbaie ou Murray Bay.	Réparation de la jetée.	xxi	15, 80
Manitoba	Édifices, etc.	xii	6, 11, 44, 269
do	Havres en général.	xiii	16, 19, 89, 151
do	Édifices publics en général.	.	6, 269
Maple-Creek.	Palais de justice.	.	7, 269
Margaree	Protection de la grève	xv	14, 61
Maria, Pont de la rue.	Réparations, etc.	.	162
Marysville.	Bureau de poste.	.	3
Matane	Réparation de la jetée	xxi	15, 80
McGee, jetée de	Réparations.	xx	14, 72
McNair, Anse de	Réparation du quai.	.	14
Meaford, havre de	Dragage.	xx	18, 137
Meat-Cove.	Télégraphe.	viii	20, 236
Mécaniciens	Noms et salaires.	.	8, 210
Metlakahtla.	École indienne, etc.	.	13
Midland, port de	Dragage.	xx	18, 137
Milltown	Réparations à la douane.	.	3, 265
Minnedosa.	Bureau des terres fédérales.	.	11
Mistassini, rivière.	Pose de s bouées.	xxi	15
Molson, récif de.	Dragage.	v	16, 128
Moncton.	Bureau de poste.	xiv	3, 8, 28, 265

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Monk's-Head	Couper le chenal	xv	14, 61
Montague	Bureau de poste	xxii	3, 8, 265
Montréal	Douane, etc.	xxii	4, 9, 31, 265
do	Bureau des examinateurs du service civil.		4, 9, 265
do	Edifices fédéraux en général		4, 9, 266
do	Salle d'exercices		4, 9
do	Entrepôt de vérification	xxii	4, 9, 31, 265
do	Bureau de l'immigration		4, 266
do	havre		15
do	Bureau du revenu de l'intérieur	xxii	4, 9, 31, 266
do	do de poste, améliorations	xxii	4, 9, 31, 266
do	Edifices fédéraux en général		4, 9, 265
do	Chenal des navires, dragage	v	128
do	Ouverture de la navigation, etc.	xxii	222
Moose-Jaw	Palais de justice, etc	xv	7, 12, 45, 269
Moosomin	Palais de justice et casernes	xv	7, 12, 45, 269
Morpeh, havre de	Réparation de la jetée	xvii	16, 87
Montagne, station de la	Rivière Ottawa		162
Murray-Bay ou Malbaie	Réparation de la jetée	xxi	15, 80
Murray	Havre de	xx	14, 72
Nanaïmo	Bureau de poste	viii	7, 13, 46, 270
do etc	Service télégraphique	vi	21, 231
Napanee	Bureau de poste	xviii	5, 10, 37, 267
Nappan	Ferme expérimentale		3
Navigation	Ouverture et clôture de la	xiii	222
Neige	Enlèvement de la		6, 40
Nouveau-Brunswick	Edifices publics	xiv	3, 8, 28, 265
Newcastle, N.-B	Bureau de poste	xiv	3, 8, 28, 265
Newcastle, Ont.	Glissoirs et estacades	iii	21, 167, 175
do	Dragage	xx	18, 137
"Newfield" steamer	Réparations		20, 229
Terre-neuve	Service télégraphique	viii	20, 215, 229
New-Glasgow	Bureau de poste		3, 8, 264
New-London	Réparations au brise-lames	xx	14, 73
Newport	Dragage	xxi	17, 108
New-Westminster	Edifices publics	viii	7, 13, 46, 270
do	Salle d'exercices	viii	7, 46
do	Edifices publics en général		7, 270
Nicolet	Dragage	xxiii	18, 135
Nine Mile Creek, jetée de	Réparations		14
Norwich	Bureau du revenu de l'intérieur		5, 269
Nouvelle-Ecosse	Service télégraphique, etc.	vi	20, 237
Oakville	Réparation du quai	xvii	16, 87
Orangeville	Bureau de poste	xviii	5, 10, 37, 267
Orillia	do etc.	xviii	5, 10, 38, 267
Oromocto Shoals	Dragage, etc.	xiv	18, 106
Ottawa	Edifices de la banque d'Ottawa		5, 267
do	Bur. de la commis. d. limites d. l. front. ecl.		5
do	Bureau du canal et hangar		5, 267
do	Ferme expérimentale centrale	xviii	5, 10, 38
do	do ponts, etc.	xix	162
do	Central Chambers, loyer		5, 267
do	Réparations aux ponts	xxiii	19, 162
do	Examens du service civil		5, 267
do	Edifices des ministères	xviii	5, 40
do	Entrepôt de vérification		5, 267
do	Musée géologique	xviii	5, 38, 267
do	Hôtel du gouvernement, Rideau Hall	xviii	5, 40
do	Bloc Langevin	xviii	5, 39, 267
do	Parc du Major	xiii, xviii	6, 40
do	Edifices du parlement	xviii	5, 39, 267
do	Terrains do	xix	5, 40
do	Bureau de poste	xviii	5, 267
do	Imprimerie nationale	xviii	5, 39, 267
do	Edifices publics, etc.	xviii	5, 267
do	Service télégraphique		6
do	Neige, enlèvement de la		5, 40
do	Rues, éclairage, etc.		5, 6, 48
do	Edifice de la cour suprême	xix	6, 41, 267
do	Chambre des traducteurs, rue Sussex		6, 267
do	Victoria Hall, Galerie des beaux-arts	vii	5, 267

Travaux Publics.

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Ottawa.	Ateliers, loyer et lumière.		6, 267
do travaux sur la rivière	Glissoirs et estacades.		19, 161, 173
Owen-Sound.	Améliorations dans le port.	xvii	16, 18, 87
do	Bureau de poste		6, 268
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
Parc de la Côte du Major.	Améliorations.	xiii	6, 40
Parrsboro.	Réparations du quai	xv	14, 62
do	Caisse d'épargnes.		3, 8, 264
Perdrix, Ile aux.	St-Jean, N.-B., stat. de la quarant., etc.	xiv	3, 29, 265
Pembroke.	Bureau de poste, etc.	xix	6, 10, 41, 268
Penetanguishene.	Dragage.	xx	18, 137
Percé.	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
do	Réparation de la jetée.		15
Percepteur du revenu.	Rapport du.	ix	173
Péribonka.	Poses des bouées.		15
Personnel employé.	Glissoirs et estacades.	xxiv	206
Peterborough.	Douane et bureau de poste	xix	6, 10, 41, 268
do	Réparation de glissoirs.		167, 175
Pétéwawa, Rivière.	Barrages, glissoirs, estacades, etc.		19, 163
Petit Cap.	Débarcadère.		15
Petite Rivière (Saint-François).	Enlèvement de cailloux.	xxi	15, 80
Petrolia.	Bureau de poste, etc.	xix	6, 10, 41, 268
Phillipsburg.	Construction de quai.	xxi	16, 80
"Photographer"	Peinture à l'huile.	viii	255
Pictou.	Bureau de poste.		6
Pictou, N.-E.	Douane.		3, 8, 264
do	Dragage du port, etc.	xvi	17, 103
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
do	Bureau de poste, etc.	xvi	3, 27, 264
do	Station de quarantaine.		3, 8, 27, 264
Pinette.	Réparation de la jetée	xx	14, 74
Pointe-du-Chêne.	Quai, etc., prolongement.		70
do	Dragage.	xiv	18, 106
Point Edward, N.-E.	Station de quarantaine.		3, 8, 264
do Ont.	do do pour les bestiaux.		6, 264
Pointe-Jaune.	Débarcadère.		15
Pointe-aux-Esquimaux.	Prolongement du quai.	xxi	16, 80
do do	Service télégraphique.	vi	229
Pointe-Gatineau.	Réparation du quai		15
Point-aux-Trembles.	Dragage.	v	16, 128
Pointe Negro.	Amélioration des travaux.		15, 65
Pond Creek.	Améliorations.		163
Pont de la rue Saint-Patrice.	Réparations.		19
Pont des Sapeurs.	Ottawa.		162
Pont Union, Ottawa.	Réparations.		19, 162
Ponts et chaussées.	Réparations.	xxiii	19, 168
Portage-du-Fort.	Pont.	xxiii	19, 168
Portage-la-Prairie.	Bureau de poste, etc.	xii	6, 44
Port-Arthur.	do do	xix	6, 10, 42, 268
do	Bâtiments des immigrants.		6, 268
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
Port-Colborne.	Bureau de poste.		6, 11, 268
Port Dover.	Dragage.	xvii	16, 88
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
Port Elgin.	Dragage, etc.	xx	18, 137
Port George.	Réparation du brise-lames	xvii	16, 18, 88, 137
Port Hope.	Jetées, etc., réparations et dragage	xvii, xx	16, 18, 88, 138
do	Bureau de poste, etc.	xix	6, 11, 42, 268
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
Portland.	Bureau de poste.	xiv	3, 8, 29, 265
Port Lorne.	Réparation du brise-lames.	xvi	14, 62
Port Maitland.	do do	xvi	14, 62
Port Selkirk.	Réparation à la jetée.	xx	14, 74
Port Stanley.	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
Prescott.	Dragage	xx	18, 138
do	Edifices publics.	xix	6, 11, 42, 268
Prince Albert.	Palais de justice, etc.		7, 12, 269
do	Bureau des terres de la couronne, etc.		7, 12, 269
Prince-Edouard, Ile du.	Edifices publics.	xx	3, 8, 25, 265
do	Service télégraphique.		20
Propriétés.	Achetées et vendues	ix	198

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
do	Louées.	ix	199
Provinces maritimes	En général.		4
Quaco	Réparation du barrage.		15
Quai de la reine, Québec	Réparations.	xx	4, 9, 32, 266
Quamichan	Bureau des sauvages.		13
Qu'Appelle	Bureau de l'inspection des pêcheries.		7, 269
Québec	Edifice de la citadelle.	xxii	4, 9, 31, 266
do	Bureau du commis des travaux.		4, 9, 266
do	Bureau des mesureurs de bois.		4, 9, 266
do	Bureau de l'inspection du gaz.		4, 9, 266
do	Douane.	xxii	4, 9, 31, 266
do	Dragage.	xxiii	18, 128
do	Bureau des ingénieurs.		4, 266
do	Entrepôt de vérification.	xxii	4, 9, 31, 266
do	Havres en général.		15, 18
do	Dépôt d'immigrants, jetée Louise.	xxii	4, 9, 31
do	Ouverture et clôture de la navigation.	xiii	222
do	Observatoire.	xxii	4, 9, 32, 266
do	Bureau de poste, aile, etc.	xxii	4, 9, 32, 266
do	Edifices publics en général.	xxi	4, 9, 30, 265
do	Quai de la Reine, édifice.	xxii	4, 9, 32, 266
do	Station de Quarantaine, jetée de la Princesse Louise.	xxii	4, 9, 31
do	Télégraphes.	vi	20, 229
Red Deer	Bureau d'immigration.		12
do	Bureau des terres fédérales.		12
Régina	Bureau du commis des travaux.		7, 12, 169
do	Bureau de poste.		7, 12, 169
do	Palais de justice, etc.	xv	7, 12, 45, 269
do	Bureau des terres fédérales.	xv	7, 12, 45, 269
do	Caserne de la police à cheval.	xv	7, 45
do	Résidence du gouverneur.	xv	7, 12, 45, 269
Relevés et examens	Liste des.	xxiv	169
Ristigouche	Dragage.	xiv	18, 106
Recettes	Augmentations.	ii, xxiii	173, 232
Recettes et dépenses	Service télégraphique.	xxii	20, 232
Richibouctou	Dragage.	xiv	18, 107
Richmond	Kidifice public.	xxii	4, 32
Rideau Hall—Hôtel du Gouvernement	Ottawa	xviii	6, 38
Rimouski	Port.		16
do	Bureau de poste.	xxii	4, 32, 266
Rivière Asshonapmouchouan	Pose des bouées.		15
do du Lièvre	Ecluses, etc.	xxiii	16, 21, 81
do du Loup (Fraserville)	Bureau de poste, etc.	xxii	4, 9, 266
do (en bas)	Réparation du quai.	xxi	16, 82
do (en haut)	Dragage.		18
do à la Pluie	Améliorations.		16
do au Renard	Débarcadère.		15
do du Sud	Travaux de soutènement.		16
do Kamanistiquia	Dragage.	xx	16, 138
do Dumoine	Glissoir de la.		19, 164
do L'Assomption	Travaux de soutènement.		16
do Miramichi	Dragage.	xiv	18, 105
do Nation-sud	do		19
do Rouge	do	xiii	19, 151
do Saguenay	Pose de bouées.		16
do Saint-Anne de la Pérade	Travaux de protection.	xxi	16, 83
do Saint-Jean et ses tributaires	Améliorations à la navigation.	xiv	15, 18, 66, 106
do Saint-Jean, N.-B.	Dragage, etc.	xiv	18, 106
do Saint-Louis	Portes d'écluse de prise d'eau.		16
do Châteauguay	Dragage.		15, 18, 77, 134
do	Réparation du quai.	xxi	15, 77
do Colombie, en général	Améliorations.	ix	17, 89
do Coulonge	Réparation du glissoir.		19, 163
do O'Kanagon	Améliorations à la navigation.	ix	17, 99
do du Vieillard	Pont.		20
do Fraser	Améliorations, relevés, etc.	ii, ix	17, 92, 153
do Noire	Construction d'un brise-lames.	xxi	16, 82
do Noire (trib. de l'Ottawa)	Jetée, etc.		19, 163
do Inlet	Ecole industrielle.		13
do Saugeen	Dragage.	xx	18, 139

Travaux Publics.

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Rivière Shawenigan	Jetée, etc.		166
do Saint-Louis	Portes principales		16
do Saint-Maurice	Améliorations	xxi	16, 82
do Saint-Pierre	Dragage		18, 135
do Saint-Placide	do		18, 135
do Thames	do	xx	19, 139
do Touladie	Améliorations	xxi	16, 84
do Yamaska	Réparations à l'écluse	xxi	16, 21
Boberval	Pose de bouées		16
Rondeau, Havre de	Réparation du débarcadère		16
Rue Sussex, pont de la	Réparations		19
Rue O'Connor, Ottawa	do		19
Rue Wellington	Ottawa		19, 40
Rustico-Nord	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
do	Réparation de la jetée	xx	14, 74
Rivière Saskatchewan	Pont à Edmonton	xxiii	20, 169
Sarnia	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	223
Saskatchewan, Rivière	Pont à Edmonton	xxiii	20, 169
Sault Sainte-Marie	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	223
Seaside	Construction de quai	xvi	14, 63
Selkirk-Ouest	Dragage	xiii	151
Shawenigan	Station de glissoir		165
Shédiac (Pointe du Chêne)	Réparation du quai	xiv	15, 18, 69, 106
do do	Ouverture de la navigation	xiii	223
Sherbrooke	Bureau de poste, etc.	xxiii	4, 9, 33, 266
Sir John Macdonald	Monument		21
Skeena, rivière	Amélioration du chenal	ix	17 100
Smith, E. T.	Percepteur du revenu	x	173
Smith's Falls	Bureau de poste, etc.	xviii	6, 11, 268
Sorel	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
do	Bureau de poste	xxiii	4, 9, 33, 266
Souris	Reconstruction de brise-lames	xx	14, 75
Saint-André	Bureau de poste		3, 265
Sainte-Anne, C.-B.	Ouverture de la navigation	xiii	222
Sainte-Anne du Saguenay	Réparation de la jetée	xxi	16, 83
Sainte-Catherine	Bureau de poste	xix	6, 11, 42, 268
Saint-Félicien, Lac Saint-Jean	Construction de quai	xxi	15, 83
Saint-Henri	Bureau de poste	xxiii	4, 9, 32, 266
Saint-Hyacinthe	do	xxiii	4, 9, 33, 266
Saint-Irénée	Prolongement de la jetée	xxi	16, 84
Saint-Jean, Isle d'Orléans	Réparation du quai	xxi	16, 84
Saint-Jérôme	Bureau de poste	xxiii	4, 9, 33, 266
Saint-Jean, Qué.	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
do	Bureau de poste		4, 9, 266
Saint-Jean, N.-B.	Douane	xiv	4, 8, 29, 265
do	Ouverture de la navigation	xiii	222
do	Quai du h. de f. D. Atlant.—Dragage	xiv	18, 104
do	Bureau du revenu de l'intérieur		4, 265
do	Bureau de poste	xiv	4, 8, 29, 265
do	Caisse d'économie	xiv	4, 8, 29, 265
do	Bureau de l'inspecteur de bat. à vapeur		4, 265
Saint-Laurent	Réparation du quai	xxi	16, 84
Saint-Lin (Laurentides)	Bureau de poste	xxiii	4, 9, 33, 266
St. Lawrence	Chenal des navires	v	16, 128
Saint-Placide	Dragage	xxiii	18, 135
Saint-Roch de Québec	Bureau de poste		10
Saint-Stephen, N.-B.	do etc.	xiv	4, 9, 29, 265
Saint-Thomas	do	xix	6, 11, 42, 268
Saint-Vincent de Paul	Pénitencier	xxiii	4, 33
Smith's Falls	Bureau de poste	xviii	6, 11, 268
Sorel	Ouverture de la navigation	xii	223
do	Bureau de poste	xxii	4, 9, 33, 266
Souris	Reconstruction du brise-lames	xx	14, 75
do	Dragage	xxi	17, 108
South Fork	Pont—Examen etc. du site		20
Springhill	Douane		3, 8, 264
Stephen, Jetée de	Réparations	xx	14, 75
Strathroy	Bureau de poste	xix	6, 11, 42, 268
Stratford	Edifices publics	xix	6, 11, 42, 268
Sunnernside	Bureau de poste		3, 8, 265
Sussex	do	xiv	4, 9, 30, 265

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Sydney-Nord.....	do		3, 8, 264
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	223
Sydney.....	Bureau de poste, etc.		3, 8, 264
do	Ouverture de la navigation.	xiii	223
Tadoussac.....	do etc.	xiii	223
Tarif.....	Taux spéciaux pour le télégraphe.		248
Téléphones.....	Édifices publics		6
Terrains du parlement.....	Ottawa	xviii	5, 40
Terreneuve.....	Service télégraphique.	vii	20, 233
Territoires du Nord-Ouest.....	do etc.	vii	20, 244
Thessalon.....	Quai neuf.	xvii	16, 88
Thornbury.....	Réparations au quai et dragage.	xvii, xx	16, 19, 139
Toronto.....	Bureau des examinateur du service civil.		6, 268
do	Douane, etc.	xix	6, 11, 43, 268
do	Édifices fédéraux.		6, 11, 43, 268
do	Salle d'exercices	xix	6, 11, 43, 268
do	Bureau de l'ingénieur.		6, 268
do	Entrepôt de vérification.	xix	6, 11, 43, 268
do	Travaux du havre.	xvii	16, 89
do	Bureau du revenu de l'intérieur.	xix	6, 11, 43, 268
do	Bureau de poste	xix	6, 11, 43, 268
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	223
Tracadie, N.-B.....	Lazaret.	xiv	4, 9, 30
Trenton.....	Bureau de poste.	xix	6, 11, 43, 268
do	Dragage, etc.	xx	16, 139
Trois-Pistoles.....	Enlèvement de roches.	xxi	16, 85
Trois-Rivières.....	Douane	xxiii	4, 10, 34, 266
do	Bureau de poste.	xxiii	4, 10, 34, 266
do	Bâtisse de l'exposition.		4
do	Ouverture de la navigation etc.	xiii	223
Trois-Ruisseaux.....	Débarcadère.		15
Truro.....	Bureau de poste.	xvi	3, 8, 27, 264
Valleyfield.....	do	xxiii	4, 10, 34, 266
Vancouver.....	do	viii	7, 13, 170
do	Dragage.	ix	89
do	Poudrière.	viii	7, 47, 70
Varenes.....	Dragage.	v	16, 128
Victoria, C.-B.....	Édifices publics.	viii	7, 13, 47, 270
do	Salle d'exercices		7, 13
do	Améliorations du havre.	ix	17, 19, 101, 153
do	Lignes télégraphiques.	vi	21, 231, 246
Victoria, I.P.-E. (Crapaud).....	Réparation du quai.	xx	14, 76
Walkerton.....	Bureau de poste.	xix	6, 11, 43, 268
Wallace, Havre de.....	Dragage.	xvi	17, 104
Wetaskiwin.....	Bureau des terres fédérales		12
do	Dépôts d'immigrants.		12
Warton.....	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	223
Williams Head, C.-B.....	Station de la quarantaine, etc.	ix	7, 13, 47, 270
Windsor, N.-E.....	Édifice du bureau de poste.	xvi	3, 8, 27, 264
Windsor, Ont.....	Bureau de poste.	xvi	3, 8, 27, 264
do	Ouverture de la navigation.	xiii	223
do	Édifices publics.		6, 11, 268
Winnipeg.....	Bureau de l'architecte.		6, 269
do	Bureaux des bois de la Couronne.		6, 11, 269
do	Douane.	xiii	6, 11, 44, 269
do	Bureau des terres fédérales		7, 11, 269
do	Bureau de l'ingénieur.		7, 269
do	Entrepôt de vérification.	xiii	7, 11, 44, 269
do	Dépôt d'immigrants.	xiii	7, 11, 44, 269
do	Fort-Osborne, casernes du.		7
do	Bureau du revenu de l'intérieur.		7, 269
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	223
do	Bureau de poste, etc.		7, 11, 44, 269
do	Édifices publics.	xiii	6, 11, 44, 269
do	Palais de justice	xv	7, 12, 46, 269
Wolseley.....	Réparations au brise-lames.	xx	14, 76
Woodstock, N.-B.....	Bureau de poste, etc.		4, 9, 265
Wood Islands.....	Réparations du quai.		16
Yamachiche.....	Bureau de poste.		3, 8, 264
Yarmouth.....	Bureau des terres fédérales.		7, 12, 269
Yorkton.....			

Travaux Publics.

RAPPORT

DU

DÉPUTÉ MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'EXERCICE FINANCIER DE 1895-96.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 22 mars 1897.

A l'honorable J. ISRAEL TARTE,
Ministre des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du ministère des travaux publics pour l'exercice financier expiré le 30 juin 1896.

La somme totale dépensée durant la période comprise dans ce rapport à été comme suit :—

Havres, rivières, ponts, etc	\$ 656,009 70
Edifices publics	735,757 83
Télégraphes	66,437 36
Divers, y compris les salaires, etc.	125,204 46
Total	<u>\$1,583,409 35</u>

La dépense de 1895-96, comparée avec celle de l'année précédente, accuse une diminution appréciable comme on peut le voir en la comparant avec celle des cinq années antérieures qui était comme suit :—

Pour l'exercice financier 1890-91	\$2,762,020 98
“ “ 1891-92	2,084,644 38
“ “ 1892-93	2,274,448 47
“ “ 1893-94	2,315,021 67
“ “ 1894-95	2,033,219 53

Le revenu du département provenant des diverses sources s'est élevé à \$102,439.12—une légère diminution sur les années précédentes, ainsi que le tableau suivant le démontre :—

Revenu pour l'année 1890-91	\$136,154 88
“ “ 1891-92	100,929 71
“ “ 1892-93	126,186 25
“ “ 1893-94	119,779 36
“ “ 1894-95	101,846 27

REVENU.

La diminution dans le revenu est surtout apparente dans deux de ses branches, savoir : les bassins de radoub et les télégraphes, les bassins en 1892-93 ayant donné un revenu se montant au chiffre élevé de \$43,007.30, tandis que le département n'a reçu de la même source, en 1895-96, que la somme de \$23,011.85.

Le revenu des télégraphes a graduellement diminué de \$10,229.11 en 1892, à \$7,430.47 en 1896.

La concurrence offerte par les petites cales de radoub a aussi sensiblement contribué à réduire le revenu provenant ordinairement de cette source, les taux imposés aux petits bateaux qui se servent de bassins de moindres dimensions que les nôtres, étant tels que leur comparaison est désavantageuse à notre tarif, et les propriétaires de ces bateaux trouvent, en conséquence, qu'il est mieux pour eux de se servir de bassins plus petits. Le revenu perçu au bassin de Lévis a été de \$8,835.39 ; à celui d'Esquimalt, de \$10,221.68, et à celui de Kingston, de \$3,954.78. A ce dernier endroit, ainsi que je l'ai fait remarquer dans mon rapport de l'an dernier, les taux ont été réduits pour la saison de 1895 pour essayer de s'assurer si, comme on le prétendait, le tarif élevé avait un effet prohibitif et empêchait un plus grand nombre de bateaux de se servir du bassin. Cette réduction n'a pas eu cependant le résultat espéré, mais, au contraire, a eu pour effet de réduire sérieusement le revenu, le montant perçu pour 1895 n'ayant été que de \$2,450.33. L'ancien tarif fut rétabli pour la saison de 1896, et, comme on peut le voir, le revenu excède celui de l'année précédente par un montant de \$1,504.45.

Quant au revenu du service télégraphique, la construction et l'extension graduelles des chemins de fer, ainsi que l'établissement au même moment de lignes télégraphiques pour leur service, a contribué à réduire le volume d'affaires sur le réseau du gouvernement, et le revenu qu'on en retirait. Il en fut plus particulièrement ainsi quand les communications par voie ferrée furent prolongées dans les Territoires du Nord-Ouest, à partir de la ligne principale du Pacifique Canadien vers Prince-Albert, dans une direction, et vers South-Edmonton, dans l'autre. La construction de la ligne télégraphique, qui suivit celle du chemin de fer, réduisit immédiatement la somme d'affaires qui avant se faisaient exclusivement par nos lignes. Le même cas se présenta lorsque le chemin de fer du Lac Saint-Jean fut construit jusqu'à Chicoutimi, la ligne établie alors par la compagnie de télégraphe du Great North-Western enlevant à notre ligne de Baie Saint-Paul à Chicoutimi presque tout son chiffre d'affaires.

Dans les deux cas ci-haut mentionnés la diminution dans le revenu a été d'au moins 60 pour cent.

Le revenu sur les glissoires et estacades s'est maintenu, pour ce qui concerne les travaux de la rivière d'Ottawa, à peu près à son niveau normal ordinaire depuis la réduction des taux en 1893—le montant perçu pour l'exercice financier étant seulement de \$2,700 moindre que celui de l'année précédente et formant une somme de \$49,400.16, dont la perception était complète à la fin de l'année, y inclus des arrérages, le tout formant un grand total pour l'année de \$50,123.33.

Le revenu reçu durant la même période pour l'usage des travaux de la rivière Saint Maurice a formé un total de \$21,358.74, soit \$7,052.21 de plus qu'en 1894-95.

Depuis la réorganisation de ce service en 1892, le revenu, qui était antérieurement bien minime, a suivi une marche ascendante régulière, et après avoir accusé pendant des

Travaux Publics.

années un déficit annuel, les travaux de la rivière Saint-Maurice donnent maintenant un revenu satisfaisant en sus des dépenses, celui de l'année dernière étant le plus élevé de tous ceux que nous avons reçus depuis que ces travaux sont commencés.

Ainsi que je le faisais prévoir dans mon rapport de l'an dernier, un arrêté du conseil a été émis le 5 février 1896, pour l'abandon des travaux de la rivière Saguenay, dont l'entretien représentait une dépense annuelle d'une certaine importance tandis que, depuis quelques années, ces mêmes travaux ne donnaient aucun revenu.

Un différend qui s'est élevé entre le ministère et les fabricants de bois, du district de Newcastle, au sujet du tarif imposé pour l'usage des travaux du gouvernement a empêché la perception du revenu sur ces travaux durant les trois dernières années.

En 1892, MM. Mossom Boyd et Cie, de Bobcaygeon, refusèrent de payer des droits pour l'usage d'une partie des travaux, et la cause ayant été soumise à la cour d'Echiquier, il fut décidé que pour les travaux sur la rivière Fénélon, le département n'avait aucun titre à percevoir des droits pour les années écoulées depuis 1882 jusqu'à 1892, et les montants perçus avant cette décision judiciaire furent être remboursés. Les griefs des marchands de bois, sur lesquels le ministère n'a pas encore pris de décision, consistent dans le fait, allégué par eux, que certaines parties des travaux, pour l'usage desquelles des droits sont exigés, sont, soit sans utilité aucune pour la descente rapide du bois, ou bien rendent cette opération plus difficile ou plus coûteuse.

Un examen a été fait de la rivière, ainsi que des travaux en question, et un rapport sera bientôt soumis, qui, espérons-le, fera disparaître toute cause de plainte et permettra la perception des droits sur ces travaux sans aucun danger de désaccord avec les marchands de bois.

Etant données des circonstances ordinaires normales, l'on a tout droit d'espérer que le revenu pour l'année fiscale prochaine, provenant des travaux contrôlés par ce département, donnera un excédant sur celui des deux dernières années.

DÉBOURSÉS.

Les déboursés du département sous les trois titres de havres et rivières, édifices publics et télégraphes, ont été contrôlés, avec leur habileté ordinaire, par les officiers ayant charge de ces diverses branches, et ont formé, tel que, ci-dessus mentionné, un total de \$1,583,409.25.

Les ouvrages très importants dans les

PORTS ET RIVIÈRES

mentionnés dans mon dernier rapport comme étant en voie d'exécution, ont été poussés avec autant de rapidité que le permettaient les crédits votés, y compris le travail à l'entrée est du port de Toronto, le contrat avec MM. Murray et Cleveland ayant été terminé et clos. Des sommes ont été votées dans les estimations budgétaires soumises au Parlement pour des travaux durant le prochain exercice financier à Goderich, Owen Sound, Collingwood, Kincardine et autres places importantes dans Ontario, dans le but de subvenir aux besoins toujours croissants du trafic et du commerce des grands lacs de l'ouest. Dans la province de Québec et dans les provinces maritimes, divers quais, débarcadères et brise-lames, ont été réparés et agrandis.

Parmi les ouvrages dont les avantages dépasseront de beaucoup la valeur de la dépense encourue, sont ceux qui ont été exécutés dans le but de fournir de bons

attérisages pour les pêcheurs exerçant leur métier dans le bas du Saint-Laurent. Des cailloux et du roc solide, rendant l'abordage difficile à plusieurs endroits de la côte de Gaspé, ont été enlevés avec des résultats très satisfaisants. De nouvelles sommes seront demandées pour la continuation de cet ouvrage de si grande utilité, durant la prochaine année fiscale. Un débarcadère a aussi été construit à la Pointe aux Esquimaux, dans le Golfe Saint-Laurent, ainsi que des quais à divers endroits sur le Lac Saint-Jean et sur les rivières tributaires.

L'étude des moyens à prendre pour la direction du courant de la rivière Fraser, dans la Colombie-Britannique, et la protection de ses rives, a encore attiré l'attention du département. Cette rivière, qui est une des plus grandes et des plus importantes de cette province, et qui prend sa source à une élévation d'à peu près 3,000 pieds au dessus du niveau de la mer, près de Yellow Head Pass, suit un cours plein de détours et très resserré à certains endroits, sur une longueur de 900 milles jusqu'au Golfe de Georgie, où elle se jette, à peu près 9 milles au nord de la frontière. Elle a un grand nombre de tributaires, huit des principaux y affluant de la rive droite, savoir :—la North-Fork, Salmon, Nechaco, Blackwater, Chilcotin, Harrison, Pitt et Coquitlam ; et trois de la rive gauche, savoir :—la Willow, Quesnelle et Thompson.

Le bassin de la rivière Fraser et de ses affluents embrasse une étendue de pas moins de 70,000 milles carrés.

Son principal chenal est traversé par quatre ponts, un pont pour voitures et piétons, Lilloet, un pont (cantilever) de chemin de fer en bas de Lytton, le pont suspendu d'Alexandria et le pont du Pacifique Canadien à la Mission. La marée montante s'y fait sentir jusqu'à Chilliwack, 48 milles en haut de New Westminster, ou à 65 milles de son embouchure. Le niveau très élevé atteint par la rivière en mai, et ensuite en juin et juillet, la nature friable de ses rives à certains endroits de son cours, affectent sérieusement la direction du courant et changent le chenal de la rivière de telle manière que des mesures urgentes et immédiates sont nécessaires. L'érosion des rives est constante mais moindre à l'eau basse. A mesure que les eaux montent, la force érosive du courant augmente rapidement jusqu'à ce qu'elle ait atteint son maximum à la plus grande hauteur de l'eau.

Divers plans d'endiguement et de chaussées ont été proposés, mais la nature toute particulière de la crue des eaux, le courant et l'érosion constante des rives de cette rivière, en demandent une connaissance plus intime ainsi qu'une étude soignée de ses traits particuliers avant qu'on puisse adopter un plan qui produise des bons résultats. Décision a été prise de faire un examen sérieux de cette rivière durant le cours de la prochaine année fiscale.

Les autres rivières de la Colombie-Britannique ont aussi reçu l'attention du département ; des travaux ont été exécutés sur les rivières Columbia, O'Kanaghan, Kootenay et Skeena, et c'est l'intention du département d'envoyer une drague à Nanaimo afin de donner une plus grande profondeur d'eau pour les navires qui fréquentent ce hâvre.

Les travaux généraux de construction et de réparation, sous le titre de "Ponts et Rivières," ont été exécutés à au-delà de cent différents endroits du dominion, des ouvrages ayant été faits à vingt-quatre endroits dans la Nouvelle-Ecosse, sept dans le Nouveau-Brunswick, seize dans l'Île du Prince Edouard, trente et un dans Québec, quinze dans Ontario, un dans Manitoba et six dans la Colombie-Britannique. Cent-vingt examens ont été faits dans le cours de l'année.

Travaux Publics.

Le dommage causé aux quais, jetées, etc., dans les provinces maritimes, par ces terribles vers destructeurs, le taret et le "limnoria," attire toujours l'attention du département.

Autant que possible, on se sert de bois imprégné de créosote pour la construction ou la réparation des ouvrages ci-dessus, mais le prix élevé de ce bois, qu'il faut se procurer aux Etats-Unis, et le fait que son usage empêche celui du bois indigène, attirent sérieusement l'attention sur la nécessité de créer dans le pays quelque établissement à cette fin, que cette industrie soit le résultat de l'action du gouvernement ou de l'initiative privée.

DRAGAGE.

De tous les travaux de dragage exécutés sous le contrôle du département, le plus important est celui de l'approfondissement et de l'entretien du chenal du Saint-Laurent entre Montréal et Québec à une profondeur régulière de 27½ pieds. Ce travail a été fait cette année par quatre dragues, la drague "Laval" et les dragues n^{os} 8, 11 et 12, la quantité de déblai enlevée ayant été de 437,642 verges, et le coût du travail dépendant de la nature de la matière à enlever.

Ainsi, le coût moyen du travail fait par la drague "Laval" durant la saison, a été de 46½ cents la verge, tandis que le travail de la drague "n^o 11" a coûté en moyenne 17 cents la verge cube.

Dans les provinces maritimes, le ministère a fait du creusage à 17 différents endroits avec cinq dragueurs, Le "St. Lawrence", le "Canada", le "New Dominion", le "George McKenzie", et le "Prince Edouard".

Le coût moyen par verge cube de matière enlevée a varié de 16⅔ cents pour le dragueur "St. Lawrence" à 57 cents pour la "George McKenzie".

Dans Québec, les dragueurs "St. Louis", "Nithsdale" et "St. Pierre" ont travaillé à huit différents endroits, le coût moyen du travail de la "Nithsdale" étant 33½ cents la verge cube et celui de la "St. Louis" de 19⅔ cents la verge.

Dans Ontario, cinq dragueurs appartenant au département et deux autres dragueurs loués ont fait le travail à 19 différents endroits. Les dragues du département étaient la "Challenge", "Ontario", "Nipissing", "Queen" et "n^o 9". Cette dernière travaillant sur la rivière Kaministiquia, à Fort William, exécuta l'ouvrage au prix le plus bas qu'ait connu le département depuis des années, le coût moyen par verge cube ne s'étant pas élevé à plus de 3½ cents. La moyenne des autres dragues a été, la *Challenge*, 14⅓ cents l'Ontario, 28⅔ cents, le *Nipissing*, 17 cents, et le *Queen*, 14 cents. Le nombre total de verges enlevées par la flotte entière, durant l'année, a été 1,079,754.

ÉDIFICES PUBLICS.

De tous les édifices publics mentionnés dans le rapport de l'année dernière comme étant en voie de construction, le Lazaret de Tracadie a été complètement terminé dans le cours de l'exercice financier écoulé. La construction de la salle d'exercices militaires de Halifax, du bureau de poste à Victoria et du bureau de poste à Pictou, a été vigoureusement poussée et l'on espère pouvoir les finir complètement durant le cours de la prochaine année. Les difficultés rencontrées par l'entrepreneur du bureau de poste de Rimouski, l'ont forcé à suspendre les travaux au cours de la dernière partie de l'exercice, mais des mesures étaient prises dans le même temps pour permettre de terminer l'édifice, et il est probable qu'il le sera dans le cours de l'an prochain. Des contrats ont été accordés dans

le cours de l'année dernière pour sept nouveaux édifices ; un dans la Nouvelle-Ecosse, la nouvelle salle des immigrants à Halifax, devant remplacer celle qui a été détruite par le feu le 27 janvier, 1895 ; deux dans Ontario, un bureau de poste, etc., à Arnprior, et la maison de réforme à Alexandria ; un dans le Manitoba, un bureau de poste, etc., à Portage-la-Prairie, et un dans la Colombie-Britannique, la salle d'exercices militaires à New-Westminster.

Tous les contrats pour les édifices ci-dessus ont été accordés au plus bas soumissionnaire, après une demande publique de soumissions.

ENTRETIEN DES ÉDIFICES, CHAUFFAGE, ETC.

L'entretien des divers édifices publics sous le contrôle du ministère, au nombre d'à peu près 175, a été bien fait durant le dernier exercice financier. Plusieurs travaux importants de réparations ont été exécutés dans ces édifices, tel qu'il est mentionné dans les annexes de ce rapport, et les divers systèmes d'eau, gaz et de chauffage ont été entretenus dans un bon état. La quantité ordinaire de charbon a été achetée pour le chauffage des édifices en dehors d'Ottawa, tandis que 5,000 tonnes en ont été achetées pour ceux d'Ottawa. Le prix du charbon baisse graduellement, le taux payé pour 1895-96 étant le même que celui payé pour 1894-95 et un peu moindre que celui payé pour 1893-94. Ceci expliquera pourquoi le chiffre du crédit pour le chauffage des édifices publics est resté le même quoique le nombre des édifices ait graduellement augmenté.

Une augmentation dans le coût de l'éclairage peut, cependant, être remarquée ; cela est dû à la demande générale pour la lumière électrique et son introduction dans les édifices où l'huile de pétrole avait servi jusque là, ainsi qu'à la substitution, dans un grand nombre d'endroits, de la lumière électrique au gaz, quoique dans plusieurs cas ce dernier système d'éclairage soit moins coûteux mais présente plus de difficultés pour la ventilation convenable des bureaux, où un grand nombre de commis travaillent ensemble, comme les bureaux de poste dans les grandes villes.

Le montant total des dépenses pour les édifices publics, soit pour construction, réparations ou entretien, a été de \$735,757.83.

TÉLÉGRAPHES.

Il y a deux mille six cent cinquante-huit milles de lignes télégraphiques sous le contrôle du département, subdivisées en deux mille quatre cent quatre-vingt-sept milles de lignes de terre et deux cent six milles de câble sous-marin, comme suit :—

	Lignes de terre	Câble.
	Milles.	Milles.
Dans Terre-Neuve	14	
" Nouvelle-Ecosse	238	21
" Nouveau-Brunswick	76	12
" Québec	932	164
" Ontario	24	9
" Colombie-Britannique	505	
" Territoires du Nord-ouest	698	
	2,487	206

Travaux Publics.

Les lignes télégraphiques de la Colombie-Britannique sont la ligne Ashcroft-Barkerville, celle de Victoria à Cape-Beale, et les lignes réunissant Nanaïmo à Comox, et Alberni-Nanaïmo. La ligne dans Ontario relie Leamington, à Pointe-Pelée et autres endroits sur l'île Pelée. Le service télégraphique dans Québec est divisé en cinq parties, une de la Baie Saint-Paul à Chicoutimi; la seconde allant de Murray Bay à la Pointe-aux-Esquimaux; la ligne de la Quarantaine, de Québec à la Grosse-Ile, et le service de l'île Anticosti aux îles de la Madeleine. Dans le Nouveau-Brunswick, les lignes du gouvernement établissent la communication entre Chatham et Escuminac, et aussi entre Eastport et Campbello, Grand Manan, les îles Cheney et Whitehead.

Les lignes de la Nouvelle-Ecosse s'étendent de nord-Sydney à Meat Cove, d'où communication est établie avec les îles de la Madeleine et les îles Saint-Paul par câble sous-marin. Il y a aussi communication télégraphique, sous le contrôle du gouvernement, entre Mabou et Chéticamp, ainsi qu'entre Barrington et cap Sable. Finalement, mentionnons les lignes des Territoires du Nord-Ouest s'étendant de Qu'Appelle à Edmonton et Saint-Albert sur un parcours de 607½ milles, et de Moosejaw à Wood Mountain, 90½ milles.

Ces diverses lignes télégraphiques ont été maintenues dans un état d'efficacité convenable durant l'année, les travaux de réparations et d'entretien ayant été exécutés sous la surveillance directe des officiers du département.

Des préparatifs ont été faits pour l'extension vers l'est de la ligne construite sur la rive nord du Saint-Laurent, et c'est l'intention de la continuer dans le cours du prochain exercice financier, jusqu'à Natashquan, distance approximative de 84 milles de la Pointe-aux-Esquimaux.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le total de la correspondance conduite par le département durant l'exercice qui vient de s'écouler est en chiffres ronds d'environ 25,000 lettres reçues, 20,000 expédiées et de près de 11,000 chèques préparés et expédiés.

Les rapports ci-dessous soumis par les officiers en charge des diverses branches du département, se résument comme suit :—

Les travaux spécialement sous le contrôle du ministère et mentionnés dans ce rapport sont :

Edifices publics, leur construction et entretien.

Dragage et dragueurs.

Bassins de radoub.

Ports et jetées; leur construction et amélioration.

Ponts et chaussées.

Glissoires et estacades.

Ligne télégraphiques.

Travaux sur les rivières navigables.

En sus d'un index général, les principaux annexes et ce rapport, sont par ordre alphabétique.

ACTES DU PARLEMENT.

TITRES :—Une liste des actes passés par le parlement du Canada à la session qui s'est terminée le 23 avril 1896, et se rapportant à ce ministère, se trouve à l'annexe n° 5, page 189.

ARTS—GALERIE NATIONALE DES

Deux peintures à l'huile ont été ajoutées à la collection de la galerie nationale des arts durant la dernière année fiscale, savoir :—“La mort de Nelson” de George Philip Reinagle, R.A., et “le photographe” de F. Brownell, R.C.A. La première peinture a été achetée par le gouvernement. La seconde était une peinture diplômée, don de l'Académie Royale Canadienne.

La galerie a beaucoup attiré l'attention des citoyens, étrangers en visite à Ottawa, l'année dernière, comme le démontre le grand nombre de noms apposés au registre des visiteurs.

Le tableau suivant donne le nombre des personnes qui ont signé au registre, chaque année, 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
1892-93.....	16,717
1893-94.....	13,366
1894-95.....	19,146
1895-96.....	22,961

Cette augmentation dans le nombre des visiteurs doit être agréable et encourageante pour tous ceux qui prennent intérêt à se voir développer le goût des arts en Canada.

Le rapport du conservateur de la galerie se trouve à l'annexe n° 13, page 255.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

ÉDIFICES :—Voici un résumé des travaux opérés dans les divers édifices de cette province durant l'exercice.

Nanaimo, édifice public.—Des appareils additionnels pour le gaz, ainsi que des marches d'entrée ont été fournis.

New-Westminster, salle d'exercices militaires.—Le contrat pour la construction de la bâtisse a été donné, l'ouvrage est en marche.

“ bureau de poste.—Réparations à la toiture.

Vancouver, édifice public.—Menues réparations au toit, vitrage, ameublement, etc.

“ arsenal—Commencé et terminé durant l'année fiscale.

Victoria, douane.—Réparations au mobilier et aux fournitures.

“ nouvel édifice public.—Les travaux de construction ont bien progressé durant l'année.

“ bureau de poste, etc.—Des réparations ordinaires ont été faites et la bâtisse pourvue de meubles et fournitures.

Travaux Publics.

Victoria, magasin militaire.—La bâtisse a été terminée et est occupée.

Williams Head, poste de quarantaine.—Amélioration du service de l'eau ; un chemin pour voitures a été aménagé et des autres commodités ont été fournies, (voir annexe n° 2, page 46.)

DRAGAGE.—Le dragueur *Mud Lark* a été employé à creuser et améliorer le havre de Victoria, 25,600 verges cubes de glaise et de gravier ayant été enlevés. Plus d'ouvrage aurait pu être fait avec des meilleurs résultats, si des retards inévitables n'étaient pas survenus, dont le plus grand a été causé par un commencement d'incendie à bord du remorqueur *Princess* et qui se communiqua au dragueur.

Le bateau arrache-souche *Samson* a rendu de très grands services sur la rivière Fraser, durant l'année, non seulement en enlevant des troncs d'arbres, etc., du fond de la rivière, mais aussi pour les examens, sondages, travaux de protection aux rives, le service des bouées, etc.

Le dragueur *Muskrat* a été employé sur la rivière Columbia, durant l'année et a fait un ouvrage d'une grande utilité pour rendre la navigation facile.

Pour un rapport complet et détaillé sur les opérations du dragueur *Mud Lark* et le bateau arrache-souche *Samson*, voir l'annexe n° 3, page 153, et pour celles du dragueur *Muskrat*, voir page 90.

HAVRES ET RIVIÈRES.—Les travaux, que les sommes mises à la disposition du ministère lui ont permis de faire exécuter dans la Colombie-Britannique, ont été comme suit, savoir :—

Rivière Columbia.—Amélioration à la navigation.

“ Fraser “ “

“ Kootenay “ “

“ O'Kanaghan “ “

“ Skeena.—Enlèvement de troncs d'arbres.

Havre de Victoria.—Enlèvement du récif *Dredger*.

Nombre d'examen et d'explorations ont été faits dont le résultat a été l'acquisition de précieux renseignements, ce que prouvera encore mieux une étude du rapport de l'ingénieur en chef, à la page 89 de l'annexe n° 3.

PERCEPTEUR DU REVENU.

Le rapport de cet officier se trouve à la page 173 de l'annexe n° 4. Tout le revenu payable durant l'année, et une fraction des arrérages, a été perçu. La somme totale reçue, ainsi qu'il a été dit plus haut, se monte à \$95,008.65, sans compter le revenu des télégraphes, qui était de \$7,430.47.

CONTRATS.

A l'annexe n° 6, page 193, se trouve une liste de tous les contrats adjugés par le département. Cette liste donne en détail la nature, la date, le chiffre des contrats, et le nom des contrats.

Le même annexe donne aussi des détails de toute la propriété acquise ou cédée durant l'exercice financier, ainsi que les noms des vendeurs et des acheteurs dans chaque cas, une description de la propriété et le prix avec une liste des baux consentis par Sa Majesté ou faits en sa faveur par le ministère.

CORRESPONDANCE.

Une étude de l'annexe n° 14, à la page 259, donnera une idée du nombre de lettres reçues et expédiées par chacune des branches du ministère. Dans la branche de l'ingénieur-en-chef seule, à peu près 10,000 lettres ont été reçues, et pas moins de 840 documents officiels ont été soumis par le secrétaire au chef de cette branche avec des instructions ou demandes de rapport.

L'exposé ci-dessus démontre l'augmentation continue et rapide du chiffre d'affaires exécutées par le ministère.

APPAREILS DE DRAGAGE.

Le tableau suivant est un inventaire des appareils et accessoires du service des dragueurs appartenant au ministère et qui ont été mis en opération par lui durant l'exercice, sous la surveillance et la direction de la branche de l'ingénieur-en-chef :—

Dans les provinces Maritimes.

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

“ “ *Canada*.

Le Dragueur à cuiller *New Dominion* et 4 chalands.

“ “ *Prince Edward*, 3 chalands et un chaland-fontaine.

“ “ *Geo. McKenzie*, 4 “ “

Un arrache-pierre, avec chaudière à vapeur, machine et grosses pinces.

Dans les provinces de Quebec et Ontario.

Le dragueur élévateur *No. 9* 3 chalands et le remorqueur *Delisle*.

“ “ *Queen* 2 “ “ *Ottawa*.

“ “ *Nipissing* 2 “ “ *St. Paul*.

“ “ *Ontario* 3 “ “ *St. John*.

“ “ *St. Louis* “ “ *Sensation*.

“ “ *Challenge*, 2 “ “ *Trudeau*.

L'arrache-pierre n° 1.

Province du Manitoba.

Le dragueur à cuiller *Winnipeg*, le remorqueur *Sir Hector*, 2 chalands et un chaland à houille

Colombie-Britannique.

Le bateau arrache-souche *Samson*.

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

Chenal du St-Laurent.

Quatre dragueurs élévateurs, les remorqueurs *John Pratt*, *St-James*, *St. Francis*, *C. J. Brydges*, *M. F. Parsons*, *Cartier*, deux arrache-pierres, 2 bateaux à houille, 12 chalands à clapets d'une capacité de 80 verges, 2 chalands d'une capacité de 150 verges, n chaland pour les sondages, 2 chalands à houille et 2 chalands à treuil.

Travaux Publics.

Nouveau matériel de dragage.

Un dragueur élévateur pour le chenal du Saint-Laurent. Ce dragueur est du même type que le *Laval*.

Un remorqueur en acier qui sert de *tender* au nouveau dragueur.

Un dragueur à cuiller, en acier, pour les provinces maritimes.

Deux chalands en acier pour travail en mer.

Les bateaux ci-dessus étaient en voie de construction à la fin de l'exercice.

DÉPENSES.

RAPPORT DU COMPTABLE :—Ce rapport annuel des dépenses se trouve à l'annexe n° 1, commençant à la troisième page. Il est complet et donne les détails, par ordre alphabétique, des diverses sommes dépensées, avec l'autorisation du parlement, dans chaque province pour les différents ouvrages contrôlés par le ministère.

Un résumé des sommes dépensées pour chaque branche du ministère a déjà été mentionné au commencement de ce rapport.

A la page 264 de l'annexe n° 15, se trouve un autre état du comptable donnant en détail les diverses sommes dépensées pour des réparations absolument requises afin de protéger les édifices publics contre les ravages du temps.

BASSINS DE RADOUB.

Les dimensions des vaisseaux de long cours ont tellement augmenté depuis les dernières années, que les bassins de radoub qui, il y a dix ans, étaient considérés comme amplement suffisants pour les besoins du pays pour toujours, pourraient bien devenir impropres à recevoir la classe des vaisseaux qui ont été lancés à la mer depuis quelques années, ou qui sont encore en voie de construction. Un de ces énormes vapeurs qu'on est à construire actuellement à Belfast, Irlande, aura, paraît-il 704 pieds de longueur. Comme je l'ai déjà mentionné dans ce rapport, le Canada possède trois bassins de radoub, le "Lorne" sur le fleuve Saint-Laurent, à Lévis, vis-à-vis Québec ; le "Esquimalt" dans le Pacifique à un endroit du même nom, près de la ville de Victoria, C.-B. ; et un plus petit à Kingston, Ontario, sur le lac Ontario.

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

Voici quelles sont les dimensions de ces bassins :

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

	Pieds.
Longueur.....	445
Largeur au couronnement.....	100
" au fond.....	73
" à l'entrée.....	62
Profondeur de l'eau sur le seuil, à l'eau haute des grandes mers	
ordinaires.....	26½
" " " à eau basse ordinaire.....	20½

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

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

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

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

L'ESQUIMALT—complété par ce ministère en 1887 :

	Pieds.
Longueur sur les billots	430
“ totale du bassin	480 10 p.
Largeur au fond	41
“ au couronnement	90
“ à l'entrée	65
Profondeur de l'eau sur le seuil à mer haute ordinaire	26½

(La marée du printemps monte de 7 à 10 pieds et baisse de 3 à 8 pieds.)

L'HALIFAX—a été construit à la suite d'une convention faite avec ce ministère et sujet à l'approbation de ce dernier, terminé en 1889 :—

	Pieds.
Longueur	585
Largeur au couronnement	102
“ au fond	72
“ à l'entrée	89¼
Profondeur de l'eau sur le seuil à marée ordinaire	30

(La marée du printemps monte de 6 pieds et baisse de 3 pieds.)

On trouvera à l'annexe n° 3, page 160, une inscription plus détaillée des bassins de radoub exploités par le ministère, et le revenu provenant de ces travaux à l'annexe n° 4, page 175.

EMPLOYÉS.—Une liste des fonctionnaires et employés aux bassins de radoub, donnant leur âge, la date de leur nomination, le chiffre de leurs appointements, etc., se trouve à l'annexe n° 10, page 217, du présent rapport.

MANITOBA.

Voici un résumé des travaux exécutés durant l'exercice financier dans certains édifices publics de la province de Manitoba :—

Portage la Prairie, nouvel édifice public :—Le contrat pour cet édifice a été adjugé en juillet 1895, et les travaux sont en marche.

Winnipeg, bureau de poste :—Une bouilloire qui avait été condamnée a été remplacée et des fournitures, etc., ont été achetées.

“ entrepôt de vérification :—Les lanternes ont été fermées et le système de chauffage réparé.

Travaux Publics.

Winnipeg, douane :—Des légères réparations ont été faites aux fournitures et des meubles ont été fournis.

“ bâtisse des immigrants :—La citerne a été réparée et de légères réparations générales ont été faites à la bâtisse.

Voir l'annexe n° 2, page 44.

LE QUAI DE HNAUSA :—Le quai à cet endroit que je disais, dans mon rapport de l'an dernier, être en voie de construction, a été terminé par le ministère.

L'entrepreneur n'ayant pu finir son contract à l'époque spécifiée, ce contrat lui fut enlevé et l'ouvrage fini à la journée.

Voir l'annexe n° 3, page 89.

DRAGAGE :—Les travaux de dragage à l'embouchure de la rivière Rouge, dans le lac Winnipeg, commencés en 1884 ont été continués depuis cette date. Les travaux de cette année représentent l'enlèvement de 48,120 verges cubes de déblais à un coût de \$10,596.46.

Du dragage a aussi été exécuté sur un bras de la rivière Rouge, près de West Selkirk.

Voir l'annexe n° 3, page 151.

PARC DE LA COTE DU MAJOR.

La renommée de ce lieu favori pour sa propreté et sa beauté a été maintenue durant l'année dernière. Les allées et le terrain ont été généralement améliorés. Les alentours du lac artificiel ont été nivelés et aplanis, et des réparations nécessaires aux clôtures, etc., ont été exécutées.

NAVIGATION—OUVERTURE ET CLOTURE DE LA

Le ministère offre des remerciements aux officiers de Douane pour la célérité avec laquelle ils ont répondu à ma lettre circulaire leur demandant des renseignements sur la date de l'ouverture et la clôture de la navigation dans leurs ports respectifs.

Comme nous aurons encore besoin des mêmes renseignements à l'avenir, je serais heureux que les officiers de Douane aient la complaisance de nous donner, dans chaque cas au lieu de la date de l'arrivée du premier ou dernier vaisseau, celle de la formation de la glace à l'automne ou l'hiver et la date de son départ au printemps.

Voir l'annexe n° 11, page 222.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

BRISE-LAMES, QUAIS, ETC. :—Dans le cours du dernier exercice, les travaux de construction, réparations, etc., aux brise-lames, quais, jetées, etc., exécutés par le ministère dans cette province ont été comme suit, savoir :—

Anderson's Hallow, comté d'Albert—Réparations au brise-lames.

Cap Tourmentine, comté de Westmoreland.—Réparations au quai.

Dalhousie, comté de Ristigouche.—Réparations au quai.

Gardner's Creek, comté de Saint-John.—Construction d'un quai.

Negro Point, comté de Saint-John.—Réparations au brise-lames.

Rivière Saint-Jean.—Améliorations à la navigation.

Shédiac (Pointe du Chêne), comté de Westmoreland.—Réparations au quai de délestage.

(Voir l'annexe n° 3, page 63.)

BÂTISSSES.—Les travaux nécessaires pour la préservation et l'agrandissement des édifices publics dans cette province, ont été exécutés comme suit, savoir :—

Bathurst, bureau de poste.—Légères réparations à la fournaise.

Chatham, bureau de poste.—La plomberie a été retouchée et l'ameublement requis a été fourni.

Dalhousie, bureau de poste.—L'appareil de chauffage a été réparé.

Frédéricton, édifice public.—Le trottoir en asphalte a été réparé et l'accommodation du bureau de poste augmentée.

Moncton, édifice public.—La fournaise a été renouvelée et les plafonds réparés.

Newcastle, édifice public.—Réparations considérables, renouvellements et améliorations à la bâtisse.

Partridge Island, poste de la quarantaine.—L'hôpital a été réparé et les autres bâtisses ont été badigeonnées.

Portland, St-Jean, bureau de poste.—Des mesures ont été prises pour augmenter la salubrité de la bâtisse.

Saint-Jean, douane.—Des réparations considérables et des améliorations ont été effectuées.

Saint-Jean, bureau de poste.—Un grand nombre de réparations, de diverses natures, des changements, améliorations, etc., ont été exécutés.

Saint-Jean, banque d'Épargne.—Des réparations au service de l'eau, aux fournitures, châssis, serrures, etc., ont été faites.

Saint-Stephen, édifice public.—Une partie de la maçonnerie, qui était en mauvais état, a été enlevée et remplacée ; les plafonds et les murs réparés et coloriés, les boiseries peinturées, huilées et vernies, et les alentours améliorés.

Sussex, édifice public.—La fournaise à air chaud a été remplacée et des échelles fournies.

Tracadie, Lazaret.—Cette construction a été terminée et elle est maintenant occupée.

(Voir l'annexe n° 2, page 28.)

DRAGAGE.—Des travaux de dragage considérables ont été exécutés, principalement sur les rivières Saint-Jean et Miramichi, et 98,905 verges cubes de déblais ont été enlevés à un coût de \$21,352.63. Les dragueurs ont été mis au travail durant la saison aux endroits suivants, savoir :

Quai du chemin de fer Canada Eastern, Frédéricton ; quai de la compagnie du chemin de fer Dominion Atlantic, Saint-Jean ; Frédéricton, rivière Miramichi, Oromocto, Pointe du Chêne, rivière Restigouche, Richibouctou. (Voir l'annexe n° 3, page 104.)

Travaux Publics.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Les principaux travaux exécutés sous le contrôle de la branche de l'Architecte du ministère, dans les territoires, durant l'année, sont comme suit, savoir :

Moosejaw, Assiniboïa, palais de justice.—Une voute de sûreté en brique, à l'épreuve du feu, a été construite, le terrain autour de l'édifice a été nivelé, et des autres améliorations ont été faites.

Moosomin, palais de justice.—Une rallonge commencée l'année dernière a été terminée et est maintenant occupée.

Moosomin, quartiers des hommes de police.—Des légères réparations ont été faites.

Régina, Assiniboïa, résidence du gouverneur.—Les tuyaux à eau ont été nettoyés et réparés.

Régina, Assiniboïa, palais de Justice.—Les travaux requis ont été exécutés.

“ bureaux des terres de la couronne.—Ce bureau a été pourvu des articles nécessaires pour qu'on puisse l'occuper et y faire le travail requis.

Régina, Assiniboïa, casernes de la police du Nord-Ouest.—Des excavations ont été faites et un soubassement en pierre a été bâti sous la caserne, etc.

Wolseley, Assiniboïa, palais de justice.—Cet édifice a été terminé et est occupé.

Voir l'annexe n° 2, page 45.

NOUVELLE-ECOSSE.

BRISE-LAMES, JETÉES, QUAIS, ETC.—Ci-suit un résumé des travaux exécutés dans les havres et rivières sous le contrôle du ministère et pour lesquels les sommes à notre disposition pour améliorations, construction et extension, ont été déboursées, savoir :—

Arisaig, comté d'Antigonish.—Réparations à la jetée.

Bass River, comté de Colchester.—Construction d'un quai.

Bayfield, comté d'Antigonish.—Réparations au quai.

“ “ .—Réparations au brise-lames.

Belliveau's Cove, comté de Digby.—Reconstruction du brise-lames.

Big Pond, Cap-Breton.—Réparations au quai.

Boularderie, Ross Ferry, comté de Victoria.—Construction d'un quai.

Broad Cove, comté d'Inverness.—Reconstruction du quai.

Cow Bay, Cap-Breton.—Réparations au brise-lames.

D'Escousse, comté de Richmond.—Construction d'un plan incliné.

Digby, comté de Digby.—Reconstruction de la jetée.

Eatonville, comté de Cumberland.—Réparations du brise-lames.

Economy, comté de Colchester.—Réparations au quai.

Georgeville, comté d'Antigonish.—Prolongation du quai.

Grand Etang, comté d'Inverness.—Etablissement d'un havre pour les petits bateaux.

Hall's Harbour, comté de King.—Reconstruction du brise-lames.

Harbourville, comté de King.—Réparations au brise-lames.

Margaree, comté d'Inverness.—Protection du rivage.

Monk's Head, comté d'Antigonish.—Chenal des bateaux.
 Parsboro', comté de Cumberland.—Jetée réparée.
 Port Lorne, comté d'Annapolis.—Réparations au brise-lames.
 Port Maitland, comté de Yarmouth.—Réparations au brise-lames.
 Seaside, comté d'Inverness.—Construction d'un quai.
 West Chezzetcook, comté d'Halifax.—Reconstruction du brise-lames.

Voir l'annexe n° 1, page 3, et l'annexe n° 3, page 53.

EDIFICES.—Les travaux exécutés durant l'exercice financier, pour la construction de nouveaux édifices et la réparation de ceux déjà construits, dans la Nouvelle-Ecosse, sont comme suit :—

Amherst, édifice public.—Bouilloires réparées ; murs colorés, etc.
 Annapolis, édifice public.—Des portes de sureté ont été fournies à la voute en brique.
 Antigonish, édifice public.—Réparations générales à la bâtisse, à la fournaise et aux clôtures.
 Dartmouth, édifice public.—Le terrain autour de la bâtisse a été nivelé et une soute à charbon a été construite.
 Halifax, salle d'exercices militaires.—Les travaux de construction entrepris ont été poussés vigoureusement.
 “ édifice fédéral.—Appareil de chauffage changé, diverses réparations exécutées et le mobilier requis a été fourni.
 “ entrepôt de vérification.—Des légères réparations ont été exécutées.
 “ bâtisse des immigrants.—Cette bâtisse, pour remplacer celle détruite par le feu, est en voie de construction.
 Lawlor's Island, poste de quarantaine.—Du peinturage et d'autres travaux nécessaires à la préservation de la bâtisse ont été exécutés.
 Pictou, bureau de poste.—La bâtisse a été terminée, pourvue de fournitures et de son ameublement.
 Truro, bureau de poste.—Le terrain en avant de la bâtisse a été couvert en asphalte et certaines déféctuosités ont été réparées.
 Windsor, bureau de poste.—Le bureau des mandats a été agrandi et un trottoir a été posé.

(Voir l'annexe n° 2, page 25.)

DRAGAGE.—On a utilisé le matériel de dragage, à notre dispositin dans la Nouvelle-Ecosse, pour des travaux urgents aux endroits suivants, savoir :—

Cheticamp,	Comté d'Inverness.
Fourchu,	“ de Richmond.
Ketch Harbour,	“ de Halifax.
Pictou,	“ de Pictou,
Wallace,	“ de Cumberland.

(Voir l'annexe n° 3, page 103.)

FONCTIONNAIRES

L'ANNEXE n° 7, page 203, est une liste des principaux fonctionnaires qui ont été employés dans le ministère où qui le sont actuellement. Cette liste contient les noms et les dates de nomination depuis l'année 1841 jusqu'à celle de 1897.

Travaux Publics.

ONTARIO.

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

- Big Bay, comté de Gray :—Réparations à la jetée.
- Chenal de Burlington, comté de Wentworth :—Réparations et améliorations.
- Cobourg, Northumberland :—Réparations à la jetée.
- Collingwood, comté de Simcoe :—Réparations au brise-lames.
- Kincardine, comté de Bruce :—Réparation à la jetée du nord.
- Kingston, comté de Frontenac :—Enlèvement de battures.
- Lion's Head, comté de Bruce :—Réparations à la jetée.
- Morpeth, comté de Kent : “ “
- Oakville, comté de Halton :— “ “
- Owen Sound, comté de Gray :—Améliorations dans le havre.
- Port Dover, comté de Norfolk :— “ “
- Port Elgin, comté de Bruce :—Réparations au brise-lames.
- Port Hope, comté de Durham :— “ aux jetées.
- Toronto, comté de York :—Travaux dans le havre.
- Thessalon, comté d'Algoma :—Construction d'un quai.

(Voir l'annexe n° 3, page 85.)

ÉDIFICE :—Les travaux exécutés sous le contrôle du ministère durant l'exercice, pour l'entretien et la réparation des édifices publics d'Ontario, se résume comme suit :

- Alexandria, pénitencier.—Cette bâtisse, pour la construction de laquelle une somme avait été votée, a été donnée à l'entreprise.
- Almonte, édifice public :—Un tambour a été placé à l'entrée d'en arrière.
- Amherstburg, bureau de poste :—Les latrines ont été réparées et des tuyaux de pompe fournis.
- Barrie, bureau de poste ; etc.—La toiture a été réparée et d'autres travaux nécessaires ont été faits.
- Belleville, bureau de poste.—Les réparations d'usage, nécessaires, ont été exécutées.
- Berlin, bureau de poste, etc.—Les réparations ordinaires ont été exécutées.
- Brampton, bureau de poste, etc.—Les légères réparations usuelles ont été faites.
- Brantford, bureau de poste, etc.—La bouilloire a été réparée, ainsi que les enduits.
- Brockville, édifice public.—La plomberie a été renouvelée et les enduits réparés.
- Cayuga, bureau de poste.—Les tablettes requises ont été fournies.
- Chatham, édifice public.—Les alentours ont été enjolivés et entourés d'une clôture.
- Cobourg, bureau de poste :—Un pavé en ciment avec bordure en pierre a été construit et les réparations générales ont été faites.
- Cornwall, bureau de poste, etc.—La vieille fournaise qui s'était brisée a été remplacée et l'horloge de la tourelle a été réparée.

- Galt, bureau de poste, etc.—Le canal d'égout a été réparé, un calorifère a été installé et d'autres choses nécessaires de moindre importance ont été fournies.
- Guelph, bureau de poste, etc.—La cheminée de la fournaise a été réparée.
- Hamilton, édifice public.—Réparations générales à la bâtisse, les alentours embellis et le service d'eau amélioré.
- Kingston, douane.—Un trottoir en ciment longeant la rue a été posé autour de la bâtisse.
- Kingston, bureau de poste.—Un trottoir en ciment, faisant face à la rue, a été posé autour de la bâtisse et cette dernière réparée et pourvue d'ameublement.
- Lindsay, bureau de poste.—La toiture a été réparée et l'intérieur pourvu d'ameublement, etc.
- London, douane.—La vieille chaudière à vapeur a été remplacée, etc.
- “ bureau de poste.—Des réparations générales et des renouvellements ont été effectués.
- Napanee, édifice public.—Des doubles chassis ont été posés et de légères réparations ont été exécutées.
- Orangeville, bureau de poste.—Les fournitures à gaz ont été réparées, etc., le plancher du vestibule a été remplacé.
- Orillia, édifice public.—La fournaise a été réparée et la lumière électrique introduite.
- Ottawa, ferme expérimentale centrale.—Une bergerie est en voie de construction, et les réparations, renouvellements, améliorations, remplacements, peinture, etc., nécessaires, sont sous le contrôle du personnel du ministère.
- “ dépôt des générateurs électriques.—L'entourage de la chaudière a été remplacé, et le terrain autour de la bâtisse embelli.
- “ édifice de l'est, bâtisses du parlement.—L'édifice a été généralement entretenu et ce qui était utile et nécessaire a été fourni. Les réparations d'usage pour la préservation de l'édifice ont été exécutées.
- “ musée géologique.—Le système de chauffage a été amélioré et des sonnettes électriques ont été posées.
- “ résidence du gouverneur.—Plusieurs additions, changements, renouvellements, améliorations et réparations ont été faits à la bâtisse principale et aux dépendances.
- “ imprimerie du gouvernement.—Des changements ont été faits au système de chauffage, au service de l'eau, et d'autres légères améliorations exécutées et fourniture faite de ce qui était requis.
- “ bloc Langevin.—Ce qu'il a été nécessaire de faire durant l'exercice dans cette bâtisse n'a pas été considérable, si l'on considère les dimensions et l'importance de cet édifice.
- “ parc de la côte du major.—Les clôtures ont été réparées, les sièges repeints, etc.

Travaux Publics.

Ottawa, l'observatoire, rue Cliff.—Un trottoir a été posé et le terrain autour nivelé.

“ bâtisses du parlement.—Un certain nombre de fournitures et d'ameublement qui n'étaient plus serviables ont été remplacés, et le nettoyage ordinaire, le polissage, etc., exécuté.

“ terrasses du parlement.—La neige a été enlevée, les glacières garnies et la glace distribuée ; des réparations nécessaires ont été faites au “Chemin des Amoureux,” etc.

“ Édifices publics, entretien des rues, etc.—Le travail pour l'enlèvement de la neige, des cendres, etc., pour l'entretien des rues, chemins, trottoirs, boulevards, etc., en rapport avec la propriété du gouvernement en cette ville, a été bien exécuté par le personnel du ministère durant l'exercice.

“ bâtisse de la cour suprême et de la cour de l'échiquier.—Des additions ont été faites aux fournitures à gaz et autres nécessités de moindre importances ont été fournies.

“ édifice de l'ouest, bâtisses du parlement.—Des travaux considérables, consistant en renouvellements, réparations et améliorations générales, ont été exécutés, de même que les réparations ordinaires de chaque année.

Pembroke, bureau de poste.—Les réparations nécessaires ont été exécutées.

Peterborough, douane.—Les portes de bureaux ont été réparées et les égouts nettoyés.

“ bureau de poste.—Le canal d'égout a été nettoyé, des réparations ont été faites et la lumière électrique a été introduite dans la tour du cadran.

Petrolia, édifice public.—Des légères réparations du genre ordinaire ont été exécutées.

Port Arthur, édifice public.—La fournaise, les enduits, etc., ont été réparés.

Port-Hope, édifice public.—La vieille fournaise a été remplacée par une neuve.

Prescott, édifice public.—La plomberie a été arrangée de façon à ce qu'un service d'eau soit obtenu d'une hotellerie avoisinante.

Sarnia, poste de quarantaine pour le bétail, de Point Edward.—Des réparations au plancher des bureaux ont été faites.

Ste. Catherine, édifice public.—La plomberie, etc., a été réparée.

St. Thomas, édifice public.—La pierre extérieure a été jointoyée de nouveau, et d'autres améliorations extérieures ont été exécutées.

Stratford, édifice public.—Le travail d'agrandissement commencé l'année dernière a été terminé et le système de chauffage réparé et augmenté.

Strathroy, édifice public.—De légères réparations en bois, aux serrures, etc., ont été faites.

Toronto, douane.—Des réparations considérables de tous genres étaient nécessaires et ont été exécutées.

“ salles d'exercices militaires.—Des articles de toute nécessité ont été fournis et des légères réparations faites.

- “ entrepôt de vérification.—Des réparations considérables étaient requises pour les différents systèmes de la bâtisses et ont été exécutées.
- “ bâtisse du Revenu de l'Intérieur.—Plusieurs réparations étaient requises aux fournitures, appareils, etc., qui furent tous mis en bon ordre.
- “ bureau de poste.—De légères réparations ont été faites aux fournitures etc.

Trenton, bureau de poste.—Une partie de la plomberie et des tuyaux de renvoi a été remplacée.

Walkerton, bureau de poste.—Le toit a été réparé et un nouveau canal d'égout a été creusé.

Voir l'annexe n° 2, page 34.

DRAGAGE.—Les appareils disponibles, etc., pour les travaux de dragage dans la province d'Ontario, ont été employés durant la saison aux endroits suivants :—

Amherstburg,	Rivière Belle,
Belleville,	Bowmanville,
Port Erié,	Frenchman's Bay,
Kincardine,	Meaford,
Midland,	Newcastle,
Penetanguishene,	Port Elgin,
Port Hope,	Prescott,
Rivière Kaministiquia,	Rivière Saugeen,
Rivière Thames,	Thornbury,
Trenton.	

Voir l'annexe n° 3, page 135.

TERRASSES DU PARLEMENT.

L'entrepreneur qui est chargé de l'entretien et l'embellissement de ces terrasses a rempli son contrat à l'entière satisfaction du ministère.

ILE DU PRINCE EDOUARD.

BRISE-LAMES, JETÉES, QUAIS, ETC.—Ci-suit un résumé des travaux exécutés durant l'exercice financier dans le but d'améliorer et faciliter la navigation dans les havres et rivières de l'Ile du Prince Edouard, savoir :—

- Belfast, comté de Queen.—Réparations à la jetée.
- Brae, comté de Prince.— “
- Clifton, comté de Queen.— “
- Kier's Shore, comté de Prince.— “
- Lambert's, comté de King.— “
- McGee's, comté de Prince.— “
- Murray Harbour, comté de King.— “
- New-London, comté de Queen.—Réparations au brise-lames.
- North Cardigan, comté de King.—Réparations à la jetée.
- Pinette, comté de Queen.— “
- Port Selkirk, comté de Queen.— “
- Rustico-nord, comté de Queen.—Réparations à l'ancien ouvrage et construction d'un nouveau.

Travaux Publics.

Souris, comté de King.—Réparations au brise-lames.

Stephens, comté de King.—Réparations à la jetée.

Victoria (Crapaud), comté de Queen.—Réparations à la jetée.

Wood Islands, comté de Queen.—Construction de pilotis.

(Voir l'annexe n° 3, page 70.)

EDIFICES PUBLICS.—

Charlottetown, édifice public.—Une partie de l'égoût en grès qui se vidait dans le havre a été renouvelée, et des réparations diverses tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la bâtisses ont été exécutées.

(Voir l'annexe n° 2, page 25.)

DRAGAGE.—Le dragueur *Prince-Edward* a été mis à l'œuvre aux endroits suivants :
Cardigan Bridge, Charlottetown, Newport, Souris.

La quantité de déblais enlevée a été 36,360 verges cubes à un coût de \$10,299.93, ou 28.328 cents par verge cube.

(Voir l'annexe n° 3, page 108.)

QUÉBEC.

BRISE-LAMES, JETÉES, QUAIS, ETC.—On peut résumer comme suit les travaux exécutés par le ministère en rapport avec les havres et rivières de la province de Québec, durant le dernier exercice financier :

Atterrages (bas du Saint-Laurent).—Améliorations aux débarcadères.

Baie Saint-Paul, comté de Charlevoix.—Construction d'un quai.

Berthier (en bas) comté de Montmagny.—Réparations au quai.

Chateauguay, comté de Chateauguay.—Prolongement du quai.

Chicoutimi, comté de Chicoutimi.—Réparations au quai.

Étang du Nord, comté de Gaspé.—Réparations au brise-lames.

Grande Rivière, comté de Gaspé.—Prolongement du quai.

Ile aux Coudres, comté de Charlevoix.—Réparations au quai.

Lacolle, comté de Saint-Jean.—Réparations au quai.

Laprairie, comté de Laprairie.—Travaux de protection.

Les Eboulements, comté de Charlevoix.—Réparations au quai.

Longueuil, comté de Chambly.—Réparations à la jetée.

Matane, comté de Rimouski.—Réparations au brise-lames.

Murray-Bay, comté de Charlevoix.—Réparations au quai.

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

Philipsburg, comté de Missisquoi.—Construction d'un quai.

Pointe-aux-Esquimaux, comté de Saguenay. Prolongement du quai, etc.

Rivière du Lièvre, comté d'Ottawa.—Réparations à l'écluse, au barrage, etc.

Rivière-du-Loup (en bas), comté de Témiscouata.—Réparations au quai.

Rivière Noire, comté de Charlevoix.—Construction d'un brise-lames.

Rivière Saint-Maurice.—Améliorations à la navigation.

Rivière Touladie, comté de Témiscouata.—Améliorations à la navigation.

Rivière Yamaska, comté de Yamaska.—Réparations aux écluses et au barrage.

Sainte-Anne de la Pérade, comté de Champlain.—Travaux de protection.

Sainte-Anne du Saguenay, comté de Chicoutimi.—Réparations à la pile.

Sainte-Cécile du Bic, comté de Rimouski.—Réparations au quai.

Sainte-Félicité, comté de Chicoutimi.—Construction d'un quai.

Saint-Irénée, comté de Charlevoix.—Prolongement du quai.

Saint-Jean d'Orléans, comté de Montmorency.—Réparations à la jetée.

Saint-Laurent d'Orléans, comté de Montmorency.—Réparations à la jetée.

Trois-Pistoles, comté de Témiscouata.—Enlèvement de roches.

Voir l'annexe n° 3, page 77.

EDIFICES.—Ce qui suit est un résumé des travaux exécutés par le ministère durant le dernier exercice en rapport avec la construction, la réparation, la préservation, les améliorations et l'entretien des édifices publics dans la province de Québec :

Aylmer, bureau de poste.—Cet édifice a été mis en communication avec le service d'eau de la ville, et la lumière électrique y a été introduite.

Fraserville, bureau de poste.—Réparations à la toiture.

Grosse Ile, poste de la quarantaine. Le vapeur *Challenger* a été peinturé et plusieurs bâties réparées.

Joliette, édifice public.—Le toit et la cheminée ont été réparés.

Lachine, bureau de poste.—Un égout en grès a été posé jusqu'au fleuve Saint-Laurent, et des réparations ont été faites à la bâtisse.

Montréal, douane.—Un nombre considérable de réparations étaient nécessaires et ont été exécutées.

“ Entrepôt de vérification.—Plusieurs changements et améliorations étaient nécessaires et furent exécutées.

“ Bureau du revenu de l'intérieur.—Des réparations ont été faites au toit, etc.

“ Bureau de poste.—Des réparations considérables, renouvellements, améliorations et changements, etc., étaient requis et ont été effectués.

Québec, citadelle. Quartiers du gouverneur général.—L'ameublement ordinaire, chaque année, en vue de la visite de Son Excellence a été fourni et les réparations nécessaires exécutées.

“ Des réparations de tous genres ont été exécutées.

“ Douane.—Des réparations de tous genres ont été exécutées.

“ Entrepôt de vérification.—Un trottoir a été posé autour de la bâtisse et des réparations considérables ont été exécutées.

“ Bâtisse des immigrants, jetée Louise.—Diverses réparations pour la préservation de la bâtisse étaient en requises et ont été effectuées.

“ Agence de la marine et de l'immigration, quai de la Reine.

“ L'état sanitaire de l'édifice a été amélioré, et l'intérieur a été nettoyé, peinturé, etc.

“ L'observatoire.—La fournaise a été réparée, des calorifères installés et le terrain clôturé.

“ bureau de poste.—La lumière électrique a été introduite dans l'aile nouvelle et plusieurs autres améliorations ont été effectuées.

Richmond, édifice public.—La construction de cet édifice a été donnée à l'entreprise en 1895, et l'ouvrage est en marche.

Rimouski, bureau de poste.—L'entrepreneur ayant abandonné cet ouvrage, on est à prendre des mesures pour le terminer.

Travaux Publics.

Saint-Henri, bureau de poste.—Des réparations nécessaires ont été faites et tout ce qui était nécessaire a été fourni.

Saint-Hyacinthe, bureau de poste.—Les réparations ordinaires ont été exécutées et des échelles fournies.

Saint-Jérôme, édifice public.—Le plancher, la toiture et les cheminées ont été réparés.

Saint-Lin, bureau de poste.—Une bâtisse a été louée, meublée, et est maintenant occupée.

Saint-Vincent de Paul, pénitencier.—Plusieurs longs murs de pierre ont été construits et diverses autres améliorations et réparations effectuées.

Sherbrooke, bureau de poste.—La fournaise a été pourvue d'une cheminée et les serrures ont été réparées.

Sorel, bureau de poste.—Les réparations d'usage et ordinaires ont été exécutées.

Trois-Rivières, douane.—Des réparations générales ont été faites à l'intérieur, et un trottoir posé sur la rue.

“ Bureau de poste.—Un trottoir a été posé et diverses réparations exécutées.

Valleyfield, bureau de poste.—Des réparations considérables étaient nécessaires et ont été exécutées.

West Farnham, bureau de poste.—L'intérieur a été peinturé, et des stores, etc., fournis. (Voir l'annexe n° 2, page 30).

DRAGAGE.—En sus des travaux exécutés d 9 différents endroits dans le chenal du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, tel qu'expliqué à l'annexe n° 3, page 128, du dragage a aussi été fait à Chateauguay, Dorval, Ile de Gros-Bois, Laprairie, Longueuil, Louiseville, Nicolet, Sainte-Placide.

(Voir l'annexe n° 3, page 134.)

REVENU.

Comme je l'ai déjà dit plus haut, la somme perçue sur les travaux sous le contrôle du ministère est moindre cette année que pour les années précédentes.

Le revenu durant le dernier exercice financier a été comme suit :—

GLISSOIRES ET ESTACADES.

District d'Ottawa..... \$50,123 33

District du Saint-Maurice..... 21,358 74

Total..... \$71,482 07

BASSINS DE RADOUB.

Lévis..... \$ 8,835 39

Kingston..... 3,954 78

Esquimaux..... 10,221 68

Total..... \$23,011 85

ECLUSES—TRAVAUX.

Ecluse de la Rivière du Lièvre..... \$ 230 33

“ “ Yamaska..... 284 40

Total..... \$ 514 73

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.

Bas du Saint-Laurent et provinces maritimes	\$ 4,409 15
Ontario et la ligne de l'Île Pelée	121 80
Lignes télégraphiques du Nord-ouest	1,381 24
Colombie-Britannique (ligne de Comox, etc.)	1,518 28

Total 7,403 47

*\$102,439 12

PONTES ET CHAÛSSÉES.

Les travaux exécutés sous le contrôle du ministère, en rapport avec certains ponts, durant l'exercice financier, ont été comme suit :—

Pont de Battle River, Battleford.—Réparé et peinturé.

“ Burlington, chenal de Burlington.—En voie de construction, presque terminé.

“ Cartier, comté de Beauharnois.—Terminé.

“ Langevin, Calgary.—Réparé.

Ponts d'Ottawa, Ottawa.—Réparés.

Pont du Portage du Fort, comté de Pontiac.—Réparé.

On aura plus de détails en lisant le rapport de l'ingénieur en chef du département, à la page 168 de l'annexe n° 3.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Les rapports des employés qui ont charge des glissoires et estacades se trouvent à l'annexe n° 3, commençant à la page 161. En sus de ce que j'ai dit sur ces ouvrages à la page précédente, l'on trouvera un rapport détaillant leur état financier à la page 181 de l'annexe n° 4.

A la page 206 de l'annexe n° 8 se trouve une liste des noms des personnes employées sur les glissoires et estacades, avec la date de leur naissance, de leur nomination, et le chiffre de leur salaire.

RELEVÉS GÉODÉSIIQUES ET EXAMENS.

Durant l'exercice financier, comme je l'ai dit plus haut, des employés compétents sous la direction du ministère, ont faits plusieurs relevés, examens et rapports, sur l'état actuel des ouvrages, s'il était judicieux de se rendre aux demandes qui étaient faites pour leur agrandissement, ou sur la nécessité et l'utilité de les améliorer pour la sûreté et l'avantage de la navigation, en construisant des brise-lames, en faisant du dragage, etc., ces relevés et examens ont été faits dans les comtés qui suivent :—

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Arisaig	Antigonish.
Aspey Bay	Victoria.
Bayfield	Antigonish.

* Sur ce montant, la somme de \$427.90 a été remboursée par ordre en conseil du 15 juin 1895.

Travaux Publics.

NOUVELLE-ÉCOSSE.—*Fin.*

Bear Cove	Digby.
Carey's Passage	Richmond.
Carberus Rock	"
Cow Bay	Cap-Breton.
Cribbin's Point	Antigonish.
East Chezzetcook	Halifax.
Fourchu	Richmond.
Grand-Etang	Inverness.
Grande-Grève	Richmond.
Grande Ile Tancook	Lunenburg.
Hampton	Annapolis.
Kennington Cove	Cap-Breton.
Lismore	Pictou.
Mabou	Inverness.
Main-à-Dieu	Cap-Breton.
Margaree	Inverness.
Merigomish	Pictou.
Morden	King.
Moydart	Antigonish.
McNair's Cove	"
North Sydney	Cap-Breton.
Oyster Pond	Guysborough.
Petit-de-Grat	Richmond.
Pictou Island	Pictou.
Pleasant Bay	Inverness.
Port Maitland	Yarmouth.
Rivière Hebert	Cumberland.
Saulnierville	Digby.
St-François Harbour	Guysborough.
Somerville	Queen.
Stony Island	Shelburne.
Toney River	Pictou.
Trenton	"
Trout Cove	Digby.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Anderson's Hollow	Albert.
Black Brook	Northumberland.
Black River	St. John.
Burnt Church	Northumberland
Campbellton	Restigouche.
Cape Tormentine	Westmoreland.
Dalhousie	Restigouche.
Edgett's Landing	Albert.
Port Dufferin	St. John.
Gardener's Creek	"

NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Fin.*

Gray's Island.....	Albert.
Herring Cove.....	"
Hillsborough.....	"
Lower Newcastle.....	Northumberland.
Miramichi.....	"
Moncton.....	Westmore and.
Negro Point.....	St. John.
Neguac.....	Northumberland.
Patridge Island.....	St. John.
Petit Rocher.....	Gloucester.
Pokemouche.....	"
Quaco.....	St. John.
Richibucto.....	Kent.
Rocher Bay.....	Albert
Salmon River.....	"
Shediac.....	Westmoreland.
Shippegan.....	Gloucester.
Stonehaven.....	"
Tracadie.....	"
River St. John.....	"

ILE DU PRINCE EDOUARD.

Bay Fortune.....	King.
Bræ Harbour.....	Prince.
Canoe Cove.....	Queen.
Egmont Bay.....	"
Hurd's Point.....	Prince.
Lambert's Pier.....	King.
Murray Harbour.....	"
New London.....	Queen.
Port Selkirk.....	"
Rustico.....	"
Souris.....	King.
Tignish.....	Prince.
Vernon River.....	Queen.

QUÉBEC.

Bic.....	Rimouski.
Coteau du Lac.....	Soulanges.
Coteau Landing.....	"
Gentilly.....	Nicolet.
Ile aux Coudres.....	Charlevoix.
Ile Perrot.....	Vaudreuil.
Les Eboulements.....	Charlevoix.
Petite Rivière St. François.....	"
Longueuil.....	Chambly.

Travaux Publics.

QUÉBEC.—*Fin.*

Murray Bay	Charlevoix.
Oak Point	Bonaventure.
Percé	Gaspé.
Pointe Citrouille	Chambly.
Pointe St. Charles	Hochelaga.
Rivière Blondelle	Montmorency.
Rivière du Loup	Témiscouata.
Rivière Noire	Charlevoix.
St. Lambert	Chambly.
St. Alphonse	Chicoutimi.

ONTARIO.

Amherstburgh	Essex.
Bronté	Halton.
Burlington Beach	Wentworth.
Cobourg	Northumberland.
Goderich	Huron.
Kingston	Frontenac.
Kingsville	Essex.
L'Original	Prescott.
Owen Sound	Grey.
Port Burwell	Elgin.
Port Dover	Norfolk.
Port Hope	Durham.
Prescott	Grenville.
Rainy River	Algoma.
Rivière Castor	Stormont.
Rivière Saugeen	Bruce.
Rivière Thames .....	.....
Toronto	York.

MANITOBA.

Gimli	Selkirk.
Rivière Rouge	“

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Victoria	Havre.
----------------	--------

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

A. GOBEIL,
Député-ministre.

ANNEXE N^o I.

ÉTAT DE LA DÉPENSE

PAR LE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1896

O. DIONNE, Comptable

Travaux Publics.

(Renvoi n° 179,199).

ANNEXE N° I.

ETAT indiquant les sommes déboursées par le ministère des travaux publics du Canada,
pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
EDIFICES PUBLICS.				
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Amherst, bureau de poste, etc		727 03		727 03
Annapolis, do		254 31		254 31
Antigonish, do		110 12		110 12
Arichat, do		1 75		1 75
Baddeck, do		121 49		121 49
Dartmouth, do		140 54		140 54
Halifax, bureau du sous-receveur général—loyer		15 85	1,200 00	1,215 85
do édifice public		990 89		990 89
do salle d'exercices	19,993 63			19,993 63
do bureau de l'ingénieur—loyer			320 00	320 00
do entrepôt de vérification—loyer		85 30	1,207 00	1,292 30
do bureau d'immigration (nouveau)	23,449 68			23,449 68
do do (temporaire)		102 00		102 00
do station de quarantaine de l'île Lawlor		94 35		94 35
do pénitencier—loyer			0 24	0 24
Lunenburg, bureau de poste, etc	4,524 70	25 45		4,550 15
Nappan, ferme expérimentale		384 78		384 78
New-Glasgow, bureau de poste, etc		1 89		1 89
North Sydney, do		8 97		8 97
Parrshoro, caisse d'épargnes		16 00		16 00
Pictou, douane		14 00		14 00
do bureau de poste	8,437 98			8,437 98
do station de quarantaine		32 20		32 20
Pointe-Edouard, station de quarantaine		236 03		236 03
Springhill, douane		91 22		91 22
Sydney, bureau de poste		62 92		62 92
Truro, bureau de poste, etc		132 61		132 61
Windsor, bureau de poste, etc		343 80		343 80
Yarmouth, do		29 83		29 83
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Charlottetown, édifice fédéral		790 73		790 73
Montague, bureau de poste		10 93		10 93
Summerside, do		23 71		23 71
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Bathurst, bureau de poste, etc		10 76		10 76
Carleton, Saint-Jean, bureau de poste, etc		2 50		2 50
Chatham, do		264 74		264 74
Dalhousie, do		51 40		51 40
Frédéricton, do		442 90		442 90
Marysville, do	53 85			53 85
Milltown, douane		2 50		2 50
Moncton, bureau de poste, etc		80 20		80 20
Newcastle, do		1,965 87		1,965 87
Partridge Island, station de quarantaine		150 50		150 50
Portland, bureau de poste—loyer		273 63	130 90	404 53
St. Andrews, bureau de poste		10 17		10 17
A reporter	56,459 84	8,103 87	2,858 14	67,421 85

3

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction et amé- liorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>				
Rapport.....	56,459 84	8,103 87	2,858 14	67,421 85
<i>Nouveau-Brunswick—Fin.</i>				
Saint-Jean, douane.....	381 36	2,255 29	22 00	2,658 65
do bureau du revenu de l'intérieur.....		85 00		85 00
do bureau de poste.....		1,000 11		1,000 11
do caisse d'épargne.....		9 65		9 65
do bureau de l'inspecteur des bat. à vapeur.....		0 75		0 75
Saint-Stephen, bureau de poste, etc.....		812 97		812 97
Sussex do do.....		44 33		44 33
Tracadie, lazaret.....	19,999 50			19,999 50
Woodstock, bureau de poste, etc.....		18 20		18 20
<i>Provinces maritimes.</i>				
En général.....			1,301 72	1,301 72
<i>Québec.</i>				
Aylmer, bureau de poste.....		117 04		117 04
Coaticook do.....		58 28		58 28
Farnham-ouest do.....		265 40		265 40
Édifices fédéraux en général.....		1,389 71		1,389 71
Grosse-Ile, station de quarantaine.....	900 49	437 06		1,337 55
Hull, bureau de poste.....		8 80		8 80
Joliette do.....		22 87		22 87
Lachine do.....		213 25		313 25
Laprairie do.....		164 50		164 50
Montreal, bureau des examinat. du serv. civil. (loyer). do douane.....			25 00	25 00
do salle d'exercices.....		3,450 76		3,450 76
do entrepôt de vérification.....		7 50		7 50
do bureau d'immigration (loyer).....		2,322 68		2,322 68
do bureau du revenu de l'intérieur.....		65 00	466 60	531 60
do bureau de poste.....		500 34		500 34
do édifices fédéraux en général.....	8,122 91	3,189 43		11,312 34
Québec, édifice de la citadelle.....		270 00		270 00
do bureau du commis des travaux.....		1,315 39		1,315 39
do douane.....		231 41		231 41
do bureau de l'ingénieur (loyer).....		232 63	144 00	232 63
do entrepôt de vérification.....		390 74		390 74
do bureau de l'inspection du gaz.....		426 63		426 63
do bureau d'immigration, Jetée Louise.....		981 70		981 70
do observatoire.....		203 84		203 84
do bureau de poste, nouvelle aile, etc.....	2,498 77	328 91		2,827 68
do quai de la Reine.....		179 75		179 75
Richmond, bureau de poste, etc.....	1,629 50			1,629 50
Rimouski do.....	5,297 40	95 37		5,392 77
Rivière du Loup (Fraserville), bureau de poste, etc.....		14 10		14 10
Sherbrooke, bureau de poste, etc.....		198 90		198 90
Sorel do.....		2 00		2 00
Saint-Henri do.....		926 64		926 64
Saint-Hyacinthe do.....		236 72		236 72
Saint-Jérôme do.....		61 90		61 90
Saint-Jean do.....		37 70		37 70
Saint-Lin (Laurentides) bureau de poste, etc.—loyer.....		647 36	350 00	997 36
Saint-Vincent-de-Paul pénitencier.....	12,992 35			12,992 35
Trois-Rivières, douane.....		306 43		306 43
do bâtisse de l'exposition.....	3 60			3 60
do bureau de poste.....		272 28		272 28
Valleyfield do.....		278 88	329 70	608 58
A reporter.....	108,285 72	32,182 07	5,497 16	145,964 95

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction et améliora- tions.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>				
Report	108,285 72	32,182 07	5,497 16	145,964 95
<i>Ontario.</i>				
Alexandria, asile de réforme	6,125 42			6,125 42
Almonte, bureau de poste, etc.		2 00		2 00
Amherstburg, bureau de poste, etc.		37 62		37 62
Arnprior do	4,707 35			4,707 35
Barrie do		117 80		117 80
Belleville do		99 32		99 32
Berlin do		18 60		18 60
Brampton do		12 10		12 10
Brantford do		19 25		19 25
Brockville do	1,457 82	239 10		1,696 92
Carleton Place do		18 85		18 85
Cayuga do		24 32		24 32
Chatham do		134 75		134 75
Clifton do		1 50		1 50
Cobourg do		694 90		694 90
Cornwall do		323 15		323 15
Dundas, do (loyer)			375 00	375 00
Galt do etc		47 18		47 18
Goderich do		5 70		5 70
Guelph do		220 65		220 65
Hamilton, douane		17 00		17 00
do salle d'exercices		11 75		11 75
do bureau ds poste		120 57		120 57
Kingston, douane		546 31		546 31
do entrepôt de vérification		17 03		17 03
do bureau de poste		974 10		974 10
Lindsay do		131 00		131 00
London, douane		992 80		992 80
do casernes de l'infanterie		41 45		41 45
do bureau de poste		660 26		660 26
Napanee do etc		5 30		5 30
Norwick, bureau du revenu de l'intérieur		20 00		20 00
Orangeville, bureau de poste, etc.		139 04		139 04
Orillia do		66 76		66 76
Ottawa, édifice de la banque d'Ottawa, (loyer)			2,080 00	2,080 00
do do (éclairage)			35 64	35 64
do bur. de la commis. d. limites de la front., écl.			19 15	19 15
do hangars au charbon (loyer)			600 00	600 00
do Central Chambers do			200 00	200 00
do bur. des examinateurs du service civil (loyer)			171 90	171 90
do entrepôt de vérification (loyer)			850 00	850 00
do do (éclairage)			5 40	5 40
do ferme expérimentale—bergerie	3,755 62	499 68		4,255 30
do musée géologique (loyer)		329 50	150 00	479 50
do do (éclairage)			268 80	268 80
do galerie nationale des beaux-arts			999 90	999 90
do bureau de poste		810 83		810 83
do do (éclairage)			1,944 80	1,944 80
do imprimerie de l'Etat		2,954 33		2,954 33
do do (éclairage)			1,037 85	1,037 85
do do mécaniciens et chauffeurs			4,289 03	4,289 03
do édifices publics		90,964 42		90,964 42
do do éclair. au gaz et à l'électricité			21,227 23	21,227 23
do do terrains			5,994 88	5,994 88
do do do (éclairage)			651 95	651 95
do do chauffage			55,715 74	55,715 74
do do bloc Langevin		4,838 50		4,838 50
do do do mécaniciens et chauffeurs			8,899 02	8,899 02
do do do (éclairage)			1,299 45	1,299 45
A reporter	124,331 93	138,339 49	112,312 90	374,984 32

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction et améliora- tions.		Réparations.	Personnel et entretien.		Total.
	\$	c.		\$	c.		$	c.
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>						
Report.....	124,331	93	138,339	49	112,312	90 374,984 32
<i>Ontario—Fin.</i>						
Ottawa, édifices publics, enlèvement de la neige.....					2,165	59 2,165 59
do do parc de la côte Major.....					3,999	25 3,999 25
do do service de téléphone.....					3,915	86 3,915 86
do do bureau des traducteurs, rue Sussex (loyer).....					240	00 240 00
do do bureau des traducteurs, rue Sussex (éclairage).....					109	35 109 35
do do eau.....					14,996	54 14,996 54
do do ateliers (loyer).....					1,442	84 1,442 84
do do do (éclairage).....					427	50 427 50
do do rue et ponts (éclairage).....					2,869	75 2,869 75
do cour suprême (éclairage).....			175	00	82	50 257 50
do do mécanicien.....					495	00 495 00
Owen Sound, bureau de poste.....			5	00		5 00
Pembroke do.....			13	34		13 34
Peterborough, douane.....			44	50		44 50
do bureau de poste.....			87	15		87 15
Petrollea do etc.....			7	78		7 78
Pictou do etc.....	4,135	75				4,135 75
Pointe Edouard, quarantaine des bestiaux.....			20	00		20 00
Port-Arthur, bâtiment des immigrants.....			17	10		17 10
do bureau de poste.....			82	50		82 50
Port-Colborne do.....			4	48		4 48
Port-Hope do.....			319	50		319 50
Prescott do.....			22	25		22 25
Edifices publics en général.....					595	10 595 10
Rideau Hall—appareil de chauffage, éclairage à l'élec- tricité, nouvelle laiterie, etc.....	1,277	55	13,861	82		15,139 37
do combustible et éclairage (allocation).....					8,000	00 8,000 00
do enlèvement de la neige.....					320	34 320 34
do gardiens.....					594	00 594 00
Smith's Falls bureau de poste, etc.....	1,742	65	154	75		1,897 40
Stratford do dom. causés par le feu.....	4,751	89	30	10		4,781 99
do do temporaire—loyer.....					100	00 100 00
Strathroy do.....			34	44		34 44
St-Catherine do.....			9	88		9 88
St-Thomas do.....			200	59		200 59
Toronto—bur. des examinat. du service civil—loyer.....					77	20 77 20
do douane.....			1,473	56		1,473 56
do salle d'exercices.....	421	28	751	29		1,172 57
do bureau de l'ingénieur—loyer.....			41	75	289	60 331 35
do entrepôt de vérification.....			3,249	58		3,249 58
do bureau du revenu de l'intérieur.....			15	41		15 41
do bureau de poste.....			393	62		393 62
Trenton do.....			47	75		47 75
Walkerton do etc.....			31	62		31 62
Windsor do etc.....			192	25		192 25
<i>Manitoba.</i>						
Brandon, ferme expérimentale.....			777	87		777 87
do bâtiment des immigrants.....			14	50		14 50
do école d'industrie.....	524	00				524 00
do bureau de poste.....			114	26		114 26
Edifices publics en général.....			1,978	40		9,979 40
Portage la Prairie, bureau de poste, etc.....	9,979	40				1,978 40
Winnipeg, bureau de l'architecte.....			205	72		205 72
do bureau des terres de la couronne.....			203	12		203 12
A reporter.....	147,164	45	162,920	37	153,033	32 463,118 14

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction et améliora- tions.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>				
Report.....	147,164 45	162,920 37	153,033 32	463,118 14
<i>Manitoba—Fin.</i>				
Winnipeg, douane.....		133 78		133 78
do bureau des terres fédérales, etc.....		86 74		86 74
do bureau de l'ingénieur (loyer).....		8 00	451 50	459 50
do entrepôt de vérification.....		62 36		62 36
do casernes, Fort Osborne.....	3,200 00			3,200 00
do bâtiment des immigrants.....		49 65		49 65
do bureau du revenu de l'intérieur.....		184 35		184 35
do bureau de poste.....		489 94		489 94
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Battleford, résidence de l'agent des sauvages.....	647 62	2 38		650 00
Calgary, palais de justice.....		78 90		78 90
do bâtiment des immigrants.....		102 35		102 35
do bureau de poste.....		645 24		645 24
Edifices publics en général.....		1,275 76		1,275 76
Edmonton, bureau des terres fédérales.....		2 50		2 50
do bâtiment des immigrants.....		474 85		474 85
do bureau des terres et d'enregistrement, etc.....	286 00	227 80		513 80
Indian-Head, ferme expérimentale.....		200 83		200 83
Lethbridge, palais de justice.....		25 50		25 50
do bureau de poste.....	460 00	387 91		847 91
MacLeod, palais de justice (loyer).....		7 90	250 00	257 90
Maple-Creek, bureau des terres fédérales.....		30 50		30 50
Moose-Jaw, palais de justice.....		923 30		923 30
Moosomin, palais de justice, ajouté, etc.....	1,186 76	111 80		1,298 56
do casernes de la police à cheval.....		15 70		15 70
Prince-Albert, palais de justice, etc.....	347 20	104 30		451 50
do bâtiment des immigrants.....		28 50		28 50
do bureau d'enregistrement.....	349 50	19 10		368 60
Qu'Appelle, bureau de l'inspection des pêcheries.....		16 00		16 00
do bâtiment des immigrants.....		5 95		5 95
Régina, bureau du commis des travaux.....		84 95	120 00	204 95
do palais de justice.....		690 24		690 24
do do (ancien).....		10 72		10 72
do bureau des terres fédérales.....		58 28		58 28
do résidence du lieutenant-gouverneur.....		474 22		474 22
do casernes de la police à cheval, etc.....	4,567 25			4,567 25
do bureau de poste.....		37 80		37 80
Wolsley, palais de justice.....		580 08		580 08
Yorkton, bureau des terres fédérales.....		33 34		33 34
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Agassiz, ferme expérimentale.....		306 00		306 00
Edifices publics en général.....		70 21		70 21
Nanaimo, bureau de poste.....		73 00		73 00
New-Westminster, salle d'exercices.....	4,992 65			4,992 65
do bureau de poste.....		86 00		86 00
Vancouver, poudrière.....		25 00		25 00
do bureau de poste.....		324 15		324 15
Victoria, douane.....		197 55		197 55
do salle d'exercices et bâtiments accessoires.....	2,392 71			2,392 71
do bureau de l'ingénieur—loyer.....		57 29	804 00	861 29
do bâtiment des immigrants.....		40 47		40 47
do hôpital de la marine.....		19 56		19 56
do bureau de poste (nouveau).....	59,998 93			59,998 93
do do (ancien).....		332 70		332 70
William's-Head, quarantaine.....		1,639 03		1,639 03
A reporter.....	225,593 07	173,762 85	154,658 82	554,014 74

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.		Construc- tion et amé- liorations.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.	
ÉDIFICES PUBLICS— <i>Suite.</i>		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	
Report.....		225,593 07	173,762 85	154,658 82	554,014 74	
DÉPENSES POUR LES SER- VICES SUIVANTS— <i>Suite.</i>	Salaires des mécani- ciens, etc.	Approv. pour les mécani- ciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Amherst, bureau de poste.	400 00	6 09	201 50	325 86	20 00	953 45
Annapolis do	400 00	10 33	142 88	146 96	40 00	740 22
Antigonish do	400 00	1 88	82 42	3 87	10 00	498 17
Arichat, douane.....			24 00			24 00
do bureau de poste.			84 00			84 00
do caisse d'épargnes			20 00			20 00
Baddeck, bureau de poste.	200 00	16 55	97 50	22 00		336 05
Dartmouth do	250 00		78 46	90 00	15 00	433 46
Halifax, bureau du sous- receveur général			62 18	70 60		132 78
do édifice fédéral...	2,008 24	31 67	750 10	1,826 19	572 37	5,188 57
do entrepôt de véri- fication.....	500 00	6 35	186 59	67 80	83 99	844 73
do quarantaine de l'île Lawlor.....						
Lunenburg, bur. de poste.	355 00	69 48	244 84	183 75		853 07
New-Glasgow do	400 00	2 90	153 05	265 63	100 00	921 58
Parrsboro, caisse d'éparg.						
Pictou, douane.....	400 00		104 40			504 40
do bureau de poste...		4 40	60 48			64 88
do stat. de la quarant.						
Pointe Edouard, station de la quarantaine.....						
Springhill, douane.....						
Sydney, bureau de poste..	400 00	34 57	219 20	338 56	10 00	1,002 33
Sydney-Nord do	400 00	1 65	137 50	318 82		857 97
Truro, bureau de poste...	400 00	3 09	171 29	274 76	30 00	879 14
Windsor do	400 00	9 25	153 08	135 60	50 00	747 93
Yarmouth do	400 00	3 18	162 50	424 20	72 00	1,061 88
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>						
Charlottetown, édifice fédé- ral	1,700 47	144 87	373 65	944 55	225 00	3,888 54
Montague, bur. de poste..	160 00	6 06	47 76	26 50		240 32
Summerside do	400 00	21 50	40 84	130 05		592 39
<i>Nouveau-Brunswick.</i>						
Bathurst, bureau de poste.	450 00	7 30	281 60	25 65		764 55
Carleton, Saint-Jean, bu- reau de poste.....	100 00		36 17	75 00	13 00	224 17
Chatham, bureau de poste.	335 87	16 30	313 76	166 05		831 98
Dalhousie do	400 00	8 23	202 69	21 22		632 14
Frédéricton do	400 00		230 97	518 70	50 00	1,199 67
Moncton do	400 00	12 26	207 21	429 88	134 00	1,183 35
Newcastle do	400 00	14 86	365 13	369 00		1,148 99
Portland do			37 17	59 84	12 00	109 01
Saint-Jean, douane.....	1,891 50	44 26	1,142 43	412 08	510 88	4,001 15
do bureau de poste.	1,840 00	37 45	498 40	3,102 70	590 37	5,568 92
do caisse d'épargn.		1 35	180 09	102 68	13 87	297 99
A reporter.....	15,291 08	515 88	7,093 84	10,878 50	2,552 48	26,331 78
						554,014 74

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.		Con- struction et amé- liorations.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.	
ÉDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	
Report		225,593 07	173,762 85	154,658 82	554,014 74	
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—<i>Suite.</i>	Salaires des mécani- ciens, etc.	Approv. pour les mécani- ciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
<i>Noww.-Brunswick—Suite.</i>	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Report	15,291 08	515 88	7,093 84	10,878 50	2,552 48	36,331 78
St-Stephen, bureau de poste	400 00	6 25	118 50	369 30	64 00	958 05
Sussex do	400 00	2 27	148 50	9 66		560 43
Tracadie Lazaret.			279 60			279 60
Woodstock, bur. de poste.	448 00	20 00	173 08	160 00	34 00	835 08
<i>Québec.</i>						
Aylmer, bur. de poste....	65 00	11 98	136 00	41 78	20 83	275 59
Coaticook do	400 00	18 25	201 81	200 00	20 00	840 06
Farnham-Ouest do		17 00	131 76	15 00	10 00	173 76
Hull do	150 00	8 70	232 51	313 96	118 00	823 17
Joliette do	400 00	17 35	205 47	79 90	108 00	810 72
Lachine do	100 00	39 83	117 33	45 90	29 52	332 58
Laprairie do	27 43	24 39	78 00	32 95	40 00	202 77
Lévis, bât. des immigrants			72 34			72 34
Montréal, douane.	1,613 00	271 77	605 94	288 48	332 71	3,111 90
do édifices publics						
do fédéraux.....	1,200 00					1,200 00
do salle d'exercices.	630 00					630 00
do entrepôt de véri- fication.....	1,140 00	523 87	1,602 20	431 16	584 59	4,281 82
do bur. du revenu de l'intérieur	600 00	2 25	202 13	156 66	103 79	1,064 83
do bur. de poste....	4,999 16	132 46	729 86	6,311 49	2,263 29	14,436 26
Québec, citadelle.	46 50	0 75	166 60	197 05		410 90
do bur. du c. des trav.	48 00					48 00
do b. des ins.-m. de b.	540 00	2 00	154 49			696 49
do douane.....	540 00	12 48	607 48	38 00	1,100 00	2,297 96
do entrepôt de vérifi- cation.....	1,445 00	96 60	1,115 69	40 43	750 00	3,447 72
do b. de l'insp. du gaz.				8 00		8 00
do bât. des immigrants		30 00	554 82	624 00		1,208 82
do observatoire.		0 42				0 42
do bureau de poste....	535 60	56 70	413 71	646 65	2,268 00	3,920 66
do bâtim. de la qua- rantaine, jetée Louise.....			156 54			156 54
do bâtiment du quai de la Reine ...			235 80		950 00	1,185 80
Rivière-du-Loup (Fraser- ville) bur. de poste....	250 00	14 48	348 00	28 20		640 68
Sherbrooke, bur. de poste.	430 00	21 80	312 05	499 38	50 00	1,313 23
Sorel do	450 00	20 97	233 35	247 50	250 00	1,201 82
Saint-Henri do		8 00	50 09	74 27	29 28	161 64
St-Hyacinthe do	391 63	65 00	220 17	258 87	175 00	1,110 67
Saint-Jérôme do	400 00	19 37	321 27	192 00	57 00	989 64
Saint-Jean	350 00	7 00	132 00	187 50	40 00	716 50
Saint-Lin (Laurentides), bureau de poste		26 82				26 82
Saint-Roch de Québec, bu- reau de poste.			9 40			9 40
A reporter	33,290 40	1,977 64	17,028 57	22,361 59	11,940 49	86,598 69

ANNEXE N° 1—ÉTATS DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.		Construction et améliorations.		Réparations.	Personnel et entretien.	Total.								
ÉDIFICES PUBLICS— <i>Suite.</i>		\$	c.	\$	c.	\$	c.							
Report		225,593	07	173,762	85	154,658	82	554,104	7					
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS— <i>Suite.</i>	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.								
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.						
<i>Québec.—Suite.</i>														
Report	33,290	40	1,977	64	17,028	57	22,361	59	11,940	49	86,598	69		
Trois-Rivières, douane...	600	00	24	75	408	25	112	15	33	00	1,178	15		
do b. de poste.	400	00	23	75	185	45	109	67	30	00	748	87		
Valleyfield do					46	25	20	70	13	50	80	45		
Québec en général			264	00							264	00		
<i>Ontario.</i>														
Almonte, bureau de poste	400	00	16	25	128	25	37	81	75	00	657	31		
Amherstburgh do	400	00	12	46	154	31	159	00	30	00	755	77		
Barrie, bureau de poste..	366	63	8	60	237	50	150	00	50	00	812	73		
Belleville do	600	00	35	03	273	90	401	93	81	75	1,392	61		
Berlin do	400	00	4	90	158	80	203	60	22	00	789	30		
Brampton do	400	00	14	23	128	25	127	20	31	50	701	18		
Brantford do	600	00	15	36	268	97	313	50	30	40	1,228	23		
Brockville do	400	00	38	96	303	15	566	50	170	00	1,478	61		
Carleton-Place do	300	00	13	50	117	00	60	00			490	50		
Cayuga do	50	00	20	00	75	00	25	00			170	00		
Chatham do	850	00	9	75	151	45	370	20	40	00	1,421	40		
Clifton do	400	00	17	40	201	20	325	00	22	50	966	10		
Cobourg do	400	00	8	00	193	32	264	40	22	75	888	47		
Cornwall do	475	00	11	75	239	70	532	20	73	00	1,331	65		
Dundas do					33	00	67	22			100	22		
Galt do	400	00	33	85	149	10	249	70	39	00	871	65		
Gananoque, douane			8	00	124	60	94	00			226	60		
do bur. de poste..			14	40	71	20	141	00			226	60		
Goderich do	400	00	13	35	178	68			60	00	652	03		
Guelph do	400	00	11	74	191	69	236	70	37	44	877	57		
Hamilton, douane	600	00			38	50	76	70			715	20		
do salle d'exercices	360	00									360	00		
do bureau de poste.	1,075	64	23	26	712	33	1,583	25	1,000	00	4,394	48		
Kingston, douane.....	94	80	50		247	41	113	60	56	80	513	11		
do entrepôt de vérification					18	65			10	50	29	15		
do bur. du revenu de l'intérieur.	1,440	00					56	80	115	11	1,71	91		
do collège militaire.	157	85	2	10	174	30	514	80	44	65	893	70		
do bur. de poste...	400	00	14	35	125	33	75	00	20	00	634	68		
Lindsay do	400	00	14	35	125	33	75	00	20	00	634	68		
London, douane.....	916	67	16	17	584	55	389	70	140	00	2,047	09		
do bureau de poste..	550	00	8	80	504	67	1,081	52	80	00	2,224	99		
Napanee do	450	00	4	50	150	28	162	60	69	45	836	83		
Orangeville do	400	00	9	80	113	11	146	60			669	51		
Orillia do	350	00	8	85	134	75	70	40	30	00	594	00		
Ottawa, ferme expériment.					1,113	10	88	22			1,201	32		
Pembroke, bur. de poste..	366	67	16	02	169	59	198	00	23	00	778	28		
Peterboro, douane.....							26	55	50	00	76	55		
do bur. de poste..	458	34	11	70	308	78	430	00	75	00	1,283	82		
Petrolia do	366	67	31	30	186	99	23	20	1	00	609	16		
Port-Arthur do	275	00	27	85	134	00	22	72	3	60	463	17		
A reporter.....	49,793	67	2,789	87	25,895	69	32,003	73	14,536	44	125,019	40	554,014	74

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.			
EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>							
Report	225,593 07	173,762 85	154,658 82	554,014 74			
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—<i>Suite.</i>	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.			
<i>Ontario—Fin.</i>	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.			
Report	49,793 67	2,789 87	25,895 69	32,003 73	14,536 44	125,019 40	
Port-Colborne, b. de poste	220 00	16 60	.....	131 60	.....	368 20
do Hope do ..	366 67	20 85	228 75	250 50	.....	866 77
Prescott, douane .....	.....	.....	66 00	.....	.....	66 00
do bureau de poste.	458 34	24 45	208 95	149 24	.....	840 98
Sainte-Catherine do ..	366 67	21 55	185 52	263 10	42 75	879 59	
Saint-Thomas do ..	366 67	40 90	261 00	593 25	25 28	1,287 10	
Smith's Falls, b. de poste.	94 72	47 75	147 50	106 33	85 00	481 30	
Stratford do ..	550 00	18 60	258 74	396 00	63 00	1,286 34	
Strathroy do ..	366 67	11 19	161 58	13 75	3 00	556 19	
Toronto, douane	600 00	118 22	231 88	147 32	68 57	1,165 99	
do édifices publics	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do fédéraux	1,200 00	.....	.....	.....	.....	1,200 00
do salle d'exercices..	799 45	0 25	200 00	352 70	.....	1,352 40
do entrepôt de vérification.	3,789 00	5 75	572 53	101 85	136 42	4,605 55	
do bureau du revenu de l'intérieur	700 00	3 35	176 93	315 32	29 71	1,225 31	
do bureau de poste.	942 74	.....	654 80	2,393 36	391 98	4,382 88
Trenton do ..	416 67	3 00	165 00	256 00	73 55	914 22	
Walkerton do ..	369 67	23 60	152 60	202 90	20 00	768 77	
Windsor do ..	916 67	66 75	391 25	669 48	72 00	2,116 15	
<i>Manitoba.</i>							
Brandon, ferme expérimentale .....	.....	.....	131 61	.....	.....	131 61
do bât. des immigrants .....	.....	.....	66 80	.....	.....	66 80
do bureau de poste	440 00	48 45	610 75	586 45	76 00	1,761 65	
Minnedosa, bur. des terres fédérales .....	.....	.....	73 62	.....	.....	73 62
Winnipeg, bureau des bois de la couronne .....	.....	3 75	297 05	.....	.....	300 80
Winnipeg, douane .....	.....	5 79	495 03	319 14	96 00	915 96
do bur. des terres fédérales.....	.....	.....	.....	54 00	30 00	84 00
do entrepôt de vérification .....	.....	.....	452 75	10 26	.....	463 01
do bât. des immig.	.....	7 50	879 50	274 23	125 00	1,286 23
do bureau de poste	2,180 97	95 58	2,591 25	1,474 47	412 50	6,754 77	
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>							
Battleford, bur. des terres fédérales .....	.....	.....	39 00	.....	.....	39 00
do bur. d'enregist.	.....	.....	32 00	.....	.....	32 00
Calgary, bureau du com. des travaux .....	.....	.....	40 46	.....	.....	40 46
do palais de justice	.....	63 45	363 41	.....	235 95	662 81
A reporter	64,938 58	3,437 20	36,031 95	41,064 98	16,523 15	161,995 86	554,014 74

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.		Con- struction et améliora- tions.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.	
ÉDIFICES PUBLICS— <i>Suite.</i>		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	
Report		225,593 07	173,762 85	154,658 82	554,014 74	
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS— <i>Suite.</i>	Salaires des mécani- ciens, etc.	Approv. pour les mécani- ciens, etc	Chauffage	Éclairage.	Eau.	Total.
<i>Territoires du N.-O.—Fin.</i>	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Report	64,938 58	3,437 20	36,031 95	41,064 98	16,523 15	161,995 86
Calgary, bâtiment des im- migrants			101 58			101 58
do bureau des terres et d'enregist....		13 80	56 00			69 80
do bureau de poste....	480 00	22 75	449 25	376 55	340 00	1,668 55
Edmonton, bur. des terres fédérales.			168 43			168 43
do bur. des immig.			173 75			173 75
do bur. des terres, et d'enregist..	399 98	17 05		134 70	3 00	554 73
Estevan, bureau des terres fédérales.			14 65			14 65
Indian-Head, ferme expé- mentale.			200 93			200 93
Lac Dauphin, bureau des terres fédérales.			30 00			30 00
Lethbridge, palais de just. do bur. de poste..	420 00	16 50	80 75			80 75
Macleod, palais de just.	175 00		78 00	115 36	60 00	689 86
Moose Jaw do	400 62	2 20	63 26	5 50		243 76
Moosomin do	540 00	63 68	147 60	0 90		551 32
Prince-Albert, pal. de jus. do bâtim. des	400 00	24 40	354 62	68 84		1,027 14
do immig.			206 25	23 85	2 00	656 80
do bur. d'enre- gistrem.	400 00	6 70	6 50			6 50
Red Deer, bureau d'immig- ration			60 00	9 00		475 70
Regina, bur. du com. des tra do palais de justice...			63 00			63 00
do bureau des terres fédérales.	350 00	59 48	20 73			20 73
do bât. des immig.			671 05	85 08		1,165 61
do bureau des terres fédérales.				13 50		13 50
do bur. de poste.			15 30			15 30
do résidence du lieut. gouverneur		6 05	157 65			157 65
do bureau de poste		6 95	6 05			6 05
Wetaskiwin, bureau des terres fédérales.			253 75			260 70
do bâtiment des immigrants			31 05			31 05
Wolseley, palais de just.	292 50	16 73	33 00			33 00
Yorkton, bur. des terres fédérales.			195 95	9 45		514 63
			104 20			104 20
<i>Colombie-Britannique.</i>						
Agassiz, ferme expériment. Banff, (Mont. Rocheuses) musée			45 60			45 60
Bella Bella, bur. des sauv. do			33 30			33 30
			89 87			89 87
A reporter	68,796 68	3,693 49	39,937 97	41,907 71	16,928 15	171,264 00

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—Suite.

Désignation des travaux.		Cons- truction et amélio- rations.	Répara- tions.	Personnel et entretien.	Total.	
ÉDIFICES PUBLICS—Fin.		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	
Report.....		225,593 07	173,762 85	154,658 82	554,014 74	
DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—Fin.	Salaires des méca- niciens, etc.	Approv. pour les mécani- ciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
<i>Colombie-Britanniq.—Fin.</i>						
Report.....	68,796 68	3,693 49	39,937 97	41,907 71	16,928 15	171,264 00
Kamloops, bureau des terres fédérales.....			18 50			18 50
Metlakatla, bur. des sauv. do école des sauv.			198 05			198 05
do			33 75			33 75
Nanaimo, bureau de poste.	600 00	13 10		221 00	36 00	870 10
New-Westminster, bureau de poste.....	600 00		129 70	177 75	74 78	982 23
Quamichan, bur. des sauv.			22 50			22 50
River's Inlet, école des sauvages.....			33 75			33 75
Vancouver, bur. de poste.	400 00	61 66	679 69	1,113 05	375 83	2,630 23
Victoria, bureau de l'adju- dant général.....			41 61			41 61
do bur. de l'évaluat.			6 45	10 05	24 00	40 50
do douane.....			164 04	47 85	19 75	231 64
do salle d'exercices.....			130 01	562 74		692 75
do bur. des mécanic.		75		9 05		9 80
do bureau des sauv.			55 67			55 67
do magasin mili- taire.....			63 09			63 09
do bureau de poste.	600 00	37 20	184 22	949 20	27 23	1,797 85
do bur. des poids et mesures.....			28 35		12 00	40 35
William's-Head, station de quarantaine.....			599 05			599 05
<i>Divers.</i>						
Edifices fédéraux en gé- néral.....		828 02	1,289 65			2,117 67
Totaux.....	70,996 68	4,634 22	43,616 05	44,998 40	17,497 74	181,743 09
A reporter.....				225,593 07	173,762 85	336,401 91
						735,757 83

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction et améliora- tions.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
HAVRES ET BRISE-LAMES.				
Report.....	225,593 07	173,762 85	336,401 91	735,757 83
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Arisaig, quai—réparations.....		999 10		999 10
Bass-River, quai.....	490 00			490 00
Bayfield, brise-lames—réparations.....		1,021 18		1,021 18
do (quai neuf)—réparations.....		348 37		348 37
Belliveau Cove—réparations.....		500 02		500 02
Big Pond do.....		150 00		150 00
Boularderie, Ross Ferry.....	412 67			412 67
Broad-Cove, quai de Marsh.....		500 00		500 00
Chezzetcook-Ouest, brise-lames.....		500 75		500 75
Cow Bay—brise-lames.....	3,999 87			3,999 87
D'Escousse, jetée, construction d'un plan incliné, etc.	236 54			236 54
Digby, jetée.....		3,988 07		3,988 07
Eatonville, jetée.....		250 61		250 61
Economy, brise-lames.....		159 45		159 45
Georgeville, quai—prolongement.....	1,955 97			1,955 97
Grand-Etang, brise-lames.....	5,002 88			5,002 88
Halifax, bassin de radoub—subvention.....	10,000 00			10,000 00
Hall's Harbour.....		450 83		450 83
Havres en général.....			1,152 49	1,152 49
Harbourville, quai.....		49 92		49 92
Ingonish-Sud, brise-lames.....		47 07		47 07
L'Ardoise, quai.....		10 00		10 00
Margaree, protection rivage.....	2,196 57			2,196 57
Monk's-Head, chenal entre le lac Dunn et le havre d'Antigonish.....	204 72			204 72
McNair's-Cove, quai.....		39 00		39 00
Parrsboro', quai.....		1,447 28		1,447 28
Port-Lorne, brise-lames.....		20 00		20 00
Port-Maitland, brise-lames.....		271 71		271 71
Seaside, quai.....	1,997 61			1,997 61
<i>Ile du Prince Edouard.</i>				
Belfast, jetée.....		50 03		50 03
Brae, brise-lames.....		843 80		843 80
Cardigan-Nord, jetée.....		50 42		50 42
Cascumpec, brise-lames.....		24 88		24 88
Havres en général.....			289 23	289 23
Kier's-Shore, jetée—réparations.....		723 89		723 89
Lambert, jetée.....		829 61		829 61
McGee, jetée.....		1,395 19		1,395 19
Murray Harbour.....		1,011 34		1,011 34
New-London, brise-lames.....		886 26		886 26
Nine-Mile-Creek, jetée.....		83 50		83 50
Rustico-Nord, brise-lames—réparations.....	3,000 00	441 35		3,441 35
Pinette, jetée.....		13 25		13 25
Port-Selkirk.....		100 00		100 00
Souris brise-lames—reconstruction.....		4,790 28		4,790 28
Stephen, jetée.....		56 50		56 50
Victoria, jetée.....		40 00		40 00
Woods-Islands, brise-lames—réparations.....		686 63		686 63
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Anderson's Hollow, jetée.....		33 67		33 67
Boucouché.....		90 13		90 13
Burnt-Church, quai.....	5 76			5 76
Cap Tourmentine, brise-lames.....		499 29		499 29
A reporter.....	255,095 56	197,166 23	337,843 63	790,105 42

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Cons- truction et amé- liorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
HAVRES ET BRISE-LAMES—<i>Suite.</i>				
Report.....	255,095 56	197,166 23	337,843 63	790,105 42
<i>Nouveau-Brunswick—Fin.</i>				
Dalhousie, quai de délestage.....		262 07		262 07
Gardner's Creek, quai neuf.....	2,484 35			2,484 35
Havres en général.....			1,152 49	1,152 49
Quaco, havre de.....		30 31		30 31
Rivière Saint-Jean:—				
Haut de la rivière.....	\$775 18			
Rivière Verte.....	200 00			
Oromocto, barrage—rép.....	96 79			
L'île Bear et rivière Eel, chemin de halage, améliorations.....	180 25			
Milkish, quai—service légal.....	37 84			
Milledgeville Ferry, jetée—subvention, etc.....	406 88			
Shamper's Landing—subvention, etc.....	358 08			
Williams do do.....	258 33			
	2,216 56	96 79		2,313 35
Shediac, havre de, nouv. brise-lam. à la Pte du Chêne.		2,462 03		2,462 03
St-Jean, do brise-lames, Negro Point.....		7,261 87		7,261 87
<i>Québec.</i>				
Baie-des-Pères—jetée.....		25 65		25 65
Baie Saint-Paul—quai au Cap aux Corbeaux.....	4,835 42			4,835 42
Bas du Saint-Laurent, débarcadères pour les bateaux de pêches:—				
Anse à Louise.....	\$519 45			
Echourie.....	137 72			
Anse Jersey.....	395 09			
Petit Cap.....	128 15			
Pointe Jaune.....	204 97			
Rivière au Renard.....	322 91			
Trois Ruisseaux.....	279 92			
	1,987 91			1,987 91
Belœil, estacades.			120 00	120 00
do jetée.....	60 00			60 00
Berthier (en bas), jetée.....		255 27		255 27
Bic, jetée.....		587 22		587 22
Cap de la Madeleine, jetée.....		83 00		83 00
Châteauguay, quai.....	1,296 47			1,296 47
Chicoutimi do.....		1,998 61		1,998 61
Etang du Nord, brise-lames.....		838 61		838 61
Grande-Rivière, quai—prolongement.....	6,633 42	14 80		6,648 22
Havre en général.....			1,250 78	1,250 78
Île aux Coudres, jetée.....		359 02		359 02
Jetées en aval de Québec.....			2,745 62	2,745 62
Lacolle, quai.....		726 36		726 36
Lac Saint-Jean—jetée de Saint-Félicien.....	1,999 68			1,999 68
Laprairie, jetée contre la glace.....	2,015 51			2,015 51
Les Eboulements, jetée.....		388 90		388 90
Lévis, bassin de rabouf.....			9,205 80	9,205 80
Longueuil, jetée.....		284 11		284 11
Malbaie, jetée.....		307 68		307 68
Matane do.....		572 81		572 81
Montréal, havre de.....			2 40	2 40
Percé, jetée.....		26 60		26 60
Petite Rivière Saint-François.....	398 98			398 98
Phillipsburg, jetée.....	10,496 34			10,496 34
Pointe aux Esquimaux, quai—prolongement, etc.....	4,028 42			4,028 42
Pointe-Gatineau, quai.....		18 00		18 00
A reporter.....	279,023 86	213,765 94	350,052 39	842,842

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion et améliora- tions.		Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$	c.				$	c.
HAVRES ET BRISE-LAMES—<i>Suite.</i>					
Report	279,023	86	213,765	39	842,842 19
<i>Québec—Fin.</i>					
Rimouski, bassin de marée	156	08			156 08
Rivière Asshounapmouchouan—poses des bouées				136 44	136 44
Rivière du Lièvre, écluse—avaries	738	05			738 05
do do			115 00	851 60	966 60
do du Loup (en bas), jetée			476 36		476 36
do du Sud, à Saint-Thomas de Montmagny	106	46			106 46
do L'Assomption—mur de protection, Chute Monte-à-peine			51 20		51 20
Rivière Mistassini, pose des bouées				284 00	284 00
do Noire	300	35			300 35
Rivière Peribonka, pose des bouées				56 85	56 85
do Saguenay—Grande Décharge—pose des bouées				11 35	11 35
do Sainte-Anne de la Pérade	4,373	90			4,373 90
do Saint-Laurent—chenal de navires entre Qué- bec et Montréal	106,994	73			106,994 73
do Saint-Louis—portes principales				121 00	121 00
do Saint-Maurice—chenal entre Grandes Piles et et La Tuque	955	77			955 77
do Touladie	461	55			461 55
do Yamaska, écluse			86 38	835 30	921 68
Roberval, havre de—Lac Saint-Jean—pose des bouées				11 36	11 36
Sainte-Anne du Saguenay, jetée			998 86		998 86
Saint-Irénée, jetée—prolongement	2,128	68	781 20		2,909 88
Saint-Jean, Ile d'Orléans, jetée—réparations			671 48		671 48
Saint-Laurent, do do			204 37		204 37
Trois Pistoles, havre des—enlèvement de roche	493	90			493 90
Yamachiche, jetée			7 50		7 50
<i>Ontario.</i>					
Big Bay, Keppel-Nord			51 39		51 39
Burlington, baie de—chenal			3,816 25	820 96	4,637 21
Cobourg, havre de			1,078 95		1,078 95
Collingwood, havre de—réparations au brise-lames			2,700 34		2,700 34
Goderich, havre de			36 50		36 50
Havres en général				1,921 37	1,921 37
Kaministiquia, rivière	7,830	85			7,830 85
Kincardine, havre de			30 09		30 09
Kingston, bassin de radoub				6,282 16	6,282 16
do havre de	3,829	31			3,829 31
Lacs Simcoe et Couchiching—régularisation des eaux	2,416	48			2,416 48
Lion's Head			83 00		83 00
Morpeth, havre de			337 64		337 64
Oakville, do			499 93		499 93
Owen-Sound havre de	11,866	77			11,866 77
Port-Dover do —dragage	15,000	00			15,000 00
Port-Elgin do			150 00		150 00
Port-Hope do			800 00		800 00
Rain River, (Rivière-la-Pluie			177 61		177 61
Rondeau, havre de			339 82		339 82
Thessalon—quai neuf	8,730	80			8,730 80
Thornbury, havre de			26 05		26 05
Toronto, havre de—entrée est, etc	39,448	18			39,448 18
Trenton, havre de—dragage	777	71			777 71
<i>Manitoba.</i>					
Havres en général				870 09	870 09
Hnausa, quai de—Lac Winnipeg	5,240	07			5,240 07
A reporter	505,398	26	227,285	77	364,523 20 1,097,207 23

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction et améliora- tions.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET BRISE-LAMES—<i>Suite.</i>				
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Report	505,398 26	227,285 77	364,523 20	1,097,207 23
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Havres en général			776 75	776 75
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Rivière Colombie, en amont de Golden— améliorations.....	\$ 2,489 83			
do en aval de Kootenay— améliorations.....	3,144 28			
	5,634 11			5,634 11
Bassin de radoub d'Esquimalt ...			12,355 09	12,355 09
Rivière Fraser—amélioration du chenal. \$ 9,425 55				
do trav. de protec. à Garry Bush 997 97				
	10,423 52			10,423 52
Havres en général			2,670 40	2,670 40
Rivière Kootenay (est)—améliorations entre la batture du canal et Fort-Steele	1,270 65			1,270 65
Rivière Okanagan—améliorations	324 85			324 85
do Skeena	1,996 81			1,996 81
Victoria, dragage du havre intérieur	5,047 23			5,047 23
HAVRES EN GÉNÉRAL			2,654 51	2,654 51
Dragueurs, réparations		22,995 87		22,995 87
Outillage de dragage, nouv., prov. marit. \$19,726 89				
do engénéral, nouveau.. 16,315 88				
	36,042 77			36,042 77
DRAGAGE.				
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Chéticamp (Inverness).....	\$ 3,490 08			
Rivière de l'Est (Pictou)	406 37			
Havre Fourchu (Richmond)....	6,341 55			
do de Ketch (Halifax).....	591 40			
do de Pictou (Pictou)—				
Quai de C. Dwyer ...	\$1,453 92			
do de Dwyer et Cie..	95 61			
Débarcad. de la Cie				
des bat. passeurs..	191 23			
	1,740 76			
Havre de Wallace (Cumberland)	150 48			
	\$12,720 64			
<i>Ile du Prince-Edouard</i>				
Cardigan-Pont de (King).	\$ 3,145 71			
Charlottetown-Hav. de (Queen's)	3,911 88			
Newport (King's).....	826 62			
Souris do	975 87			
	8,860 08			
A reporter.....	\$21,580 72	566,138 20	250,281 64	382,979 95
				1,199,309 79

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction et améliora- tions.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
DRAGAGE— <i>Suite.</i>				
Report.	\$21,580 72	566,138 20	382,979 95	1,199,399 79
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Frédéricton, havre de (York).....	\$2,571 26			
Frédéricton, quai du ch. de f. Can. Eastern	559 91			
	\$3,131 17			
Rivière Miramichi, (Northumberland) :— Hauts-fds. de Horse- Shoe (Fer à Cheval)	\$1,590 39			
Batture.....	399 02			
	1,989 41			
Oromocto, hauts-fds, R. St-Jean	568 53			
Pointe du Chêne, havre de la (Westmoreland).....	1,794 16			
Richibouctou (Kent).....	478 08			
St-Jean, havre de (St-Jean) :— Quai du ch. de f. Dom. Atlant.	2,829 64			
Traverse—Rivière Ristigouche, (Ristigouche).....	4,751 29			
	15,542 28			
Total, provinces maritimes.....	\$37,123 00			
<i>Québec.</i>				
Berthier (<i>en haut</i>) havre de....	\$ 1 50			
Dorval, havre de.....	204 83			
Ile Gros Bois.....	533 30			
Laprairie, havre de.....	3,219 78			
Longueuil, do.....	2,423 08			
Louiseville, do.....	810 00			
Rivière Chateauguay.....	757 10			
Rivière du Loup (<i>en haut</i>).....	1,999 00			
do Nicolet.....	10,091 50			
Saint-Placide, havre de.....	2,830 50			
	22,870 59			
En général.....	1,086 06			
	23,956 65			
<i>Ontario.</i>				
Amherstburg, havre de.....	\$1,786 99			
Belle Rivière.....	1,058 76			
Belleville, havre de.....	1,994 01			
Bowmanville, havre de.....	508 70			
Burlington, chenal de.....	1,500 00			
Collingwood, havre de.....	361 84			
Port-Érié, do.....	254 10			
Frenchman's Bay (baie des Fr.)	353 11			
Meaford, havre de.....	827 24			
Midland, do.....	591 33			
Newcastle, do.....	685 04			
Owen Sound, havre de.....	800 00			
Penetanguishene, havre de.....	131 67			
Port-Elgin, havre de.....	2,654 48			
Port-Hope, do.....	475 60			
Prescott, do.....	1,005 89			
Rivière Saugeen.....	255 50			
A reporter.....	\$15,244 26	\$61,079 65	566,138 20	250,281 64
			382,979 95	1,199,399 79

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construc- tion et améliora- tions.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
DRAGAGE—Fin.				
Report	\$61,079 65	566,138 20	250,281 64	382,979 95
<i>Ontario—Fin.</i>				
Report	\$15,244 26			
Rivière Nation Sud... ..	1,546 13			
do Thames.....	999 45			
Thornbury, havre de.....	1,289 05			
	<u>\$19,078 89</u>			
EN GÉNÉRAL.....	2,192 49			
	<u>21,271 38</u>			
<i>Manitoba.</i>				
Rivière Rouge.....		7,676 85		
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Rivière Fraser.....	\$5,235 90			
Victoria, havre de.....	5,541 01			
	<u>10,776 91</u>			
SERVICE EN GÉNÉRAL.....		4,668 20		
Total du dragage.....		97,526 24	7,946 75	105,472 99
GLISSOIRS ET ESTACADES.				
Région du Saguenay.....			575 08	575 08
do de Saint-Maurice.....	1,601 81	4,889 01	8,255 60	14,746 42
do d'Ottawa.....			25,930 89	25,930 89
Glissoirs de la rivière Ottawa.....	\$3,015 27			
do Gatineau.....	420 42			
do Madawaska.....	1,464 87			
do Coulonge.....	2,167 37			
do Black.....	75 52			
do Dumoine.....	14 00			
do Petewawa.....	98 03			
	<u>2,304 62</u>	7,255 48		9,560 10
Région de Newcastle.....		1,001 90	1,970 00	2,971 90
CHEMINS ET PONTS.				
<i>Québec.</i>				
Pont Cartier.....		821 90		821 90
Pont de Pond Creek, Hull.....		775 40		775 40
Pont du Portage du Fort.....		49 67		49 67
<i>Ontario.</i>				
Burlington, pont tournant.....		19,937 13		19,937 13
Ponts de la ville d'Ottawa :—				
Ponts des Chaudières.....	\$1,868 49			
Pont du glissoir de Hull.....	50 88			
do de la rue Maria.....	8 56			
do des Sapeurs.....	278 88			
do Union.....	729 23			
do de la rue Saint-Patrice.....	4 00			
do do Sussex.....	4 00			
do do O'Connor.....	2 40			
do do Wellington.....	2,053 56			
	<u>5,000 00</u>			
A reporter.....	689,105 30	268,477 70	427,658 27	1,385,241 27

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Con- struction et améliora- tions.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
CHEMINS ET PONTS—<i>Suite.</i>				
Report	689,105 30	268,477 70	427,658 27	1,385,241 27
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
Pont de Battle River (la rivière Bataille)		1,278 96		1,278 96
do Belley River (rivière du Ventre)		100 35		100 35
do la rivière Calgary (Langevin)		1,336 96		1,336 96
Pont d'Edmonton—sur la Saskatchewan	30 30			30 30
Pont de la rivière Old Man's (du Vieillard)		28 00		28 00
do do South Fork, (fourche du du Sud) examen, site, confection, plan	75 00			75 00
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.				
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Cap-Sable	\$ 812 60			
Chéticamp	841 10			
Low Point (Pointe Basse)	50 00			
Meat Cove	2,292 15			
	\$3,995 85			
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>				
Ile du Prince-Edouard et terre ferme—(subvention)			1,946 66	1,946 66
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Baie de Fundy	\$3,854 82			
Escuminac	705 01			
	\$4,559 83			
<i>Québec.</i>				
Ile d'Anticosti	\$2,305 45			
Grosse Ile, stat. de la quarant.	1,430 07			
Iles de la Madeleine	4,095 56			
Rive-nord :—				
Bersimis-Est	\$5,496 95	734 78		734 78
do Ouest	3,385 98			
	8,882 93			
	16,714 01			
<i>Terreneuve.</i>				
Cap-Ray—(subvention 1895-96)	250 00			
<i>Divers.</i>				
Vapeur <i>Newfield</i>	530 57			
En général	3,449 38			
Total, bas du Saint-Laurent, etc.			29,499 64	29,499 64
Vap. <i>Newfield</i> —renouvellem't des appareils à bord du		1,169 63		1,169 63
<i>Ontario.</i>				
Ile Pelée—câble enlevé		260 92	1,360 90	1,621 82
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>				
En général			14,062 22	14,062 22
A reporter	689,945 38	272,652 22	474,527 69	1,437,125 59

Travaux Publics.

ANNEXE N° 1.—ÉTAT DES DÉPENSES—Fin.

Désignation des travaux.	Con- struction et améliora- tions.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES—Fin.				
Report.....	689,945 38	272,652 52	474,527 69	1,437,125 59
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Ligne Ashcroft-Barkerville.....		966 77		966 77
Lillooet—Raccord avec la ligne Ashcroft-Barkerville.	2,327 93			2,327 93
Entretien :—				
Ashcroft à Barkerville (Région de Caribou) \$3,957 62				
Cap Beale..... 5,424 58				
Nanaimo et Comox..... \$3,980 07				
Barkerville—Canal d'Alberni..... 10 66				
	3,990 73			
EN GÉNÉRAL..... 38 59			13,411 52	13,411 52
SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE EN GÉNÉRAL.....			696 39	696 39
DIVERS.				
Agent et dépenses imprévues, C. B.			2,278 74	2,278 74
Arpentages et inspections.....			11,864 20	11,864 20
Monument de feu sir John A. Macdonald.....	240 50			240 50
Commis surnum.—Division du secrétaire..... \$29,864 90				
do de l'ing. en chef 50,989 48				
do de l'arch. en ch. 27,066 64				
do du service télé. 2,900 00				
			110,821 02	110,821 02
PERCEPTION DES DROITS DE GLISSOIRS. ET D'ESTACADES.				
Région du Saguenay..... \$ 26 15				
do Saint-Maurice... 759 63				
do d'Ottawa..... 1,097 98				
Newcastle..... 88 70				
Ecluse de la Rivière du Lièvre..... 9 03				
do Yamaska..... 25 92				
EN GÉNÉRAL..... 138 75				
Rég. Ottawa:—"Upper Ottawa Improvement Co."—			2,146 16	2,146 16
Alloc. <i>re</i> billots, estacade des Chenaux, 1895-96..			1,530 53	1,530 53
Totaux.....	692,513 81	273,619 29	617,276 25	1,583,409 35

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 9 février 1897.

Travaux Publics.

ANNEXE N° 2.

RAPPORT

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1896.

PAR

L'ARCHITECTE EN CHEF.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 27 janvier 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport sur les différents travaux exécutés sous ma direction pendant l'exercice expiré le 30 juin 1896.

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.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une longueur de 300 pieds de l'égout qui débouche dans le havre a été reconstruite en tuile ; les bouilloires du système de chauffage, la plomberie et les tuyaux à gaz ont été réparés, le cabinet d'aisance a été lambrissé en bois à l'intérieur et de légères réparations générales ont été faites.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

AMHERST.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites aux bouilloires du système de chauffage, les enduits des murs et des plafonds ont été réparés et teintés et les boiseries à l'intérieur et à l'extérieur peinturées, huilées et vernies.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de S. Adams, commis des travaux.

ANNAPOLIS.

ÉDIFICE PUBLIC.

La voûte en brique du premier étage a été pourvue de portes de sûreté.

Le travail a été inspecté par C. E. W. Dodwell, ingénieur résidant et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

ANTIGONISH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Trois nouvelles sections ont été ajoutées à l'appareil de chauffage à eau chaude et des réparations générales ont été faites à l'édifice et aux clôtures.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

DARTMOUTH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une soute à charbon a été construite au sous-sol, et le terrain autour de l'édifice a été nivelé.

Les travaux ont été inspectés par C. E. W. Dodwell, ingénieur résident et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

HALIFAX.

SALLE D'EXERCICES.

Le 8 juillet 1895 un contrat a été passé pour la construction de cet édifice dont j'ai donné une description dans mon rapport de l'an dernier, et depuis, le travail a été poursuivi avec activité. Les plans, etc., ont été préparés et le travail a été exécuté sous la surveillance de ce ministère.

Ingénieur résident et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, C. E. W. Dodwell, I. C.

Entrepreneur, J. E. Askwith, Ottawa. Commis des travaux, Wm. Bishop.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Une des bouilloires du système de chauffage à vapeur devenue hors de service a été remplacée par une neuve, diverses réparations ont été faites à l'édifice et quelques meubles ont été achetés.

L'ouvrage a été inspecté par C. E. W. Dodwell, ingénieur résident et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Diverses légères réparations ont été faites.

L'ouvrage a été examiné par C. E. W. Dodwell, ingénieur résident et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

DÉPÔT D'IMMIGRATION.

En décembre 1895, et janvier et février 1896, le ministère des chemins de fer et canaux construisit au sud du nouveau quai et du hangar au terminus à eau profonde, la

Travaux Publics.

fondation en pilotis créosotés de cet édifice, et le 24 janvier 1896 un contrat fut passé pour sa construction. Une de ses ailes sera de 130 pieds de longueur et 50 pieds de largeur et aura deux étages, et l'autre à angle droit avec la première sera de 160 pieds dans sa plus grande longueur et 75 pieds de largeur, mais à un étage seulement. L'édifice sera en bois et contiendra dans sa partie à un étage une chambre à bagage, une salle d'attente, une chambre à désinfection, bain et cabinet d'aisance. Les fournaies seront au-dessous. Au rez-de-chaussée de la partie à deux étages seront la salle d'attente, salle à manger, dépenses et bureau, et les dortoirs seront au premier.

Les plans, etc., ont été préparés et le travail est exécuté sous la surveillance de ce ministère.

Ingénieur résidant et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, C. E. W. Dodwell, I. C. Halifax, N.-E.

Entrepreneurs, Rhodes, Curry et Cie, Amherst, N.-E.

Commis des travaux, W. J. Wiswell.

ILE DE LAWLOR.

QUARANTAINE.

Le réservoir contenant le bichlorure a été peinturé, des gouttières ont été posées au dépôt des voyageurs de troisième et des enseignes ont été fournies.

PICTOU.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice est terminé, ses accessoires et son ameublement sont complets et il est pourvu d'un appareil de chauffage à eau chaude.

Les plans ont été préparés par ce ministère.

Les travaux ont été inspectés par C. E. W. Dodwell, ingénieur résidant et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

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

Entrepreneurs de l'édifice et des accessoires, Rhodes, Curry et Cie, Amherst, N.-E.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, F. Powers, Lunenburg, N.-E.

TRURO.

BUREAU DE POSTE.

Toute la surface comprise entre la façade de l'édifice et le trottoir a été pavée en asphalte, un ressort posé à la porte principale et quelques légères réparations ont été effectuées.

Les travaux ont été inspectés par C. E. W. Dodwell, ingénieur résidant et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

WINDSOR.

BUREAU DE POSTE.

Le bureau des mandats-poste a été agrandi et un trottoir neuf a été construit. L'ouvrage a été fait sous la surveillance du gardien.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

BUREAU DE POSTE.

La fournaise a été pourvue d'une grille et de menues réparations ont été faites.

CHATHAM.

BUREAU DE POSTE.

Un nouveau cabinet d'aisance a été établi et des ouvrages de plomberie ont été faits, des meubles ont été achetés pour les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur. L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Samuel Adams, commis des travaux.

DALHOUSIE.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations ont été faites au système de chauffage.

FRÉDÉRICTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le trottoir en asphalte a été réparé et en partie refait, et des devants de boîtes de lettres ont été posés dans le bureau de poste.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

MONCTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le plafond a été réparé et la fournaise a été pourvue d'une grille.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance du gardien.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un certain nombre de cintres, linteaux et de pierres ont été enlevés et remplacés, toute la maçonnerie a été rejointoyée, les enduits ont été réparés et badigeonnés, les boiseries et les ouvrages en fer ont été réparés et peints, de nouvelles barrières ont été posées à la cour ainsi qu'un plancher neuf en bois dur dans le vestibule, la bouilloire a été munie de tubes neufs, un treillis en fil de fer a été posé entre le sommet du grillage du bureau de poste et le plafond et de menues réparations ont été effectuées.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de S. Adams.

Travaux Publics.

ILE AUX PERDRIX.

QUARANTAINE.

Deux des bâtiments ont été blanchis à la chaux et l'hôpital a été réparé.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, fonctionnaire de ce ministère à Saint-Jean, N.-B.

PORTLAND (Saint-Jean).

BUREAU DE POSTE.

Une serrure neuve a été posée à la porte principale et des réparations ont été faites aux gouttières, aux tuyaux de descente et aux privés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, fonctionnaire de ce ministère à Saint-Jean, N.-B.

SAINT-JEAN.

DOUANE.

Des trottoirs en asphalte ont été construits et les bordures refaites, les tuiles du parquet du corridor principal ont été levées et rajustées, des améliorations ont été faites aux bureaux de météorologie et une nouvelle base de théodolite a été fournie. Quelques-unes des portes ont été vernies, les grilles de la fournaise, les ouvrages de plomberie, les services de l'eau, de la lumière et des sonneries, etc., ont été réparés et des ressorts de porte, des boyaux, des meubles, etc., ont été fournis.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, employé de ce ministère à Saint-Jean, N.-B.

BUREAU DE POSTE.

La maçonnerie a été rejointoyée. De nouveaux tuyaux de descente en cuivre ondulé ont été mis à la place des anciens, et un nouveau bureau pour le comptable a été installé et meublé. Le puits de l'ascenseur a été encaissé et recouvert de fer, les tables pour timbrer les lettres ont été recouvertes de zinc, un magasin a été préparé au deuxième pour l'inspecteur et le râtelier des sacs de malle a été allongé. Les horloges, le toit, la voûte, les serrures, l'ascenseur, les ouvrages de plomberie, les tuyaux à gaz et les services de l'eau et des sonneries ont été réparés. Des boîtes à serrure ont été numérotées, des porte-voix ont été établis et des meubles et des tapis ont été achetés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, employé de ce ministère à Saint-Jean, N.-B.

CAISSE D'ÉPARGNES.

De légères réparations ont été faites aux serrures, aux tuyaux à gaz, au vitrage et au service de l'eau. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, employé de ce ministère à Saint-Jean, N.-B.

SAINT-STEPHEN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le pignon en brique a été démoli et reconstruit, la cheminée a été exhaussée, et la maçonnerie et le briquetage qui étaient détériorés ont été restaurés et jointoyés. Les murs et les plafonds ont été réparés et teintés, la boiserie intérieure et extérieure a été

huilée, vernie ou peinte et le toit réparé. Un trottoir en ciment a été construit le long de la façade et le pavage en blocs de bois a été renouvelé.

Les travaux ont été exécutés par A. Adams.

SUSSEX.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'appareil de chauffage à air chaud a été réparé et on a acheté des échelles.

TRACADIE.

NOUVEAU LAZARET.

La bâtisse est terminée et occupée. Les plans, etc., ont été préparés par ce ministre. Entrepreneurs de l'édifice, Wm. Stuart, Ottawa, Ont. Entrepreneur de l'appareil de chauffage, David Ouimet, Montréal.

PROVINCE DE QUÉBEC.

AYLMER.

BUREAU DE POSTE.

Le service de l'eau de l'édifice a été raccordé à l'aqueduc de la ville. Un système d'éclairage électrique a été installé et un sas pour cendres de charbon a été fourni.

FRASERVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

De légères réparations ont été faites au toit.

GROSSE ILE.

QUARANTAINE.

Le vapeur *Challenger* a été nettoyé et peinturé à neuf. Le presbytère a été entièrement réparé ainsi que la résidence du surintendant et ses dépendances, et l'on a acheté des échelles en bois et en fer.

L'ouvrage a été examiné par A. P. Lepine, commis des travaux, Québec, P. Q.

JOLIETTE.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'on a réparé le toit et la cheminée et acheté un sas pour cendres de charbon.

LACHINE.

BUREAU DE POSTE.

Un tuyau d'égout en tuile de 6 pouces conduisant au Saint-Laurent a été posé et de légères réparations ont été faites.

L'ouvrage a été surveillé par S. Adams, commis des travaux.

Travaux Publics.

MONTREAL.

DOUANE.

Des réparations ont été faites au toit, au cabinet d'aisance, à la plomberie et aux gouttières; les tuyaux à eau chaude ont été recouverts et des meubles ont été achetés.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de C. Desjardins, commis des travaux, Montréal.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Les tuyaux d'égout et du service de l'eau ont été renouvelés; un plancher neuf a été posé au second étage. Le bureau du surintendant a été pourvu d'un comptoir, de sièges et d'escabeaux, une cloison a été faite dans la division de la quincaillerie et la chambre de la fournaise a été munie d'une porte neuve. Des réparations ont été faites aux monte-charges, au mobilier et aux boyaux.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de C. Desjardins, commis des travaux, Montréal, P.Q.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Des réparations ont été faites au toit, au cabinet d'aisance et aux tuyaux d'égout.

L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de C. Desjardins, commis des travaux Montréal, P.Q.

BUREAU DE POSTE.

Une cloison double a été construite dans la salle des paquets en douane et les cloisons de la chambre des bouilloires ont subi des changements, quelques-uns des tuyaux etc., du service de l'eau, aussi quelques unes des boîtes à lettres ont été renouvelés. Des réparations ont été faites aux ascenseurs, au mobilier aux latrines, aux fenêtres, aux pompes, aux planchers en ciment et aux dalles à l'entrée.

L'ouvrage a été surveillé par C. Desjardins, commis des travaux, Montréal, P.Q.

QUÉBEC.

CITADELLE, RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL.

Des réparations ont été faites à la plomberie et à la boiserie. Les travaux habituels de nettoyage et de peinture ont été exécutés et les préparatifs nécessaires faits pour la visite annuelle de Son Excellence.

L'ouvrage a été surveillé par un fonctionnaire de ce ministère.

DOUANE.

Le service de l'eau a été réparé, et de menues réparations ordinaires et générales ont été effectuées.

L'ouvrage a été inspecté par A. P. Lepine, commis des travaux, Québec, P.Q.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Des trottoirs en bois ont été construits autour de l'édifice et des réparations aux abat-jour aux monte-charges, aux bouilloires, à la plomberie et aux lavabos, etc., ont été effectuées.

Les travaux ont été inspectés par A. P. Lepine, Québec.

DÉPÔT D'IMMIGRATION—JETÉE LOUISE.

Des piliers en pierres ont été placés sous la véranda dont nul partie a été replanchée, la fondation de la cheminée a été refaite et des réparations aux enduits et aux croisées ont été effectuées.

Les travaux ont été inspectés par A. P. Lepine, commis des travaux, Québec, P. Q.

BUREAU DE LA MARINE ET D'IMMIGRATION, QUAI DE LA REINE.

Les vieux cabinets d'aisance et conduits d'égout qui étaient devenus hors de service ont été enlevés et remplacés par de nouveaux réunissant toutes les améliorations sanitaires. La bâtisse a été badigeonnée et peinte à l'intérieur.

Les travaux ont été inspectés par A. P. Lépine, commis des travaux, Québec, P. Q.

OBSERVATOIRE.

L'on a construit une clôture neuve autour du terrain du gouvernement. Des calorifères ont été posés et la fournaise a été réparée.

BUREAU DE POSTE.

On a posé un système d'éclairage électrique dans la nouvelle aile, les cabinets de toilette et d'aisance ont été tapissés et peints, le pavé de la cour a été refait et le terrain nivelé. Des meubles ont été achetés pour les chambres de l'inspecteur et du commis des travaux et l'on a fait des réparations aux boîtes à lettres et aux tiroirs aux journaux.

Les travaux ont été inspectés par A. P. Lépine, commis des travaux, Québec, P. Q.

RICHMOND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un contrat pour la construction de cet édifice qui est décrit dans mon rapport de l'an dernier a été adjugé le 6 novembre 1895, et le travail est en voie d'exécution.

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

Commis des travaux, Wm Ross, Richmond, P. Q.

Entrepreneurs, MM. Paquet et Godbout, Saint-Hyacinthe, P. Q.

RIMOUSKI.

BUREAU DE POSTE.

Les murs de cet édifice qui est décrit dans mon rapport de l'an dernier ont été construits jusqu'au toit et l'entrepreneur a alors abandonné le travail. On est à prendre les mesures nécessaires pour le terminer sous le plus court délai.

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

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

Entrepreneur, C. B. Beaulieu.

SAINT-HENRI.

BUREAU DE POSTE.

De nouvelles gouttières et des tuyaux de descente neufs ont été posés, et un porche a été construit à l'entrée de l'édifice. Des réparations ont été faites aux fenêtres, aux boîtes à lettres et aux serrures, et l'on s'est procuré un sas pour les cendres de charbon.

Les travaux ont été inspectés par C. Desjardins, commis des travaux, Montréal, P. Q.

Travaux Publics.

SAINT-HYACINTHE.

BUREAU DE POSTE.

Quelques menues réparations ordinaires ont été effectuées et l'on s'est procuré quelques échelles et un sas pour cendres de charbon.

Le terrain a été entouré d'un mur de soutènement en pierre et d'une clôture en bois, et la lumière électrique a été introduite dans l'édifice.

L'ouvrage a été surveillé par S. Adams, commis des travaux.

SAINT-JÉROME.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites aux cheminées, au toit et au plancher du sous-sol, et un sas pour cendres de charbon a été fourni.

SAINT-LIN.

BUREAU DE POSTE.

Une bâtisse située sur le lot 1,278 rue Principale de la paroisse de Saint-Lin, a été louée au mois d'avril 1895 et a, depuis, été entièrement réparée, meublée et pourvue des accessoires de bureau de poste et d'un coffre-fort.

Les travaux ont été inspectés par S. Adams, commis des travaux.

SAINT-VINCENT DE PAUL.

PÉNITENCIER.

On a continué à cette prison la construction du mur d'enceinte en pierre de taille, dont une partie a 140 pieds de longueur et 27 pieds de hauteur, et l'autre 91 pieds de longueur sur 37 de hauteur, avec une tour d'angle en pierre de taille, de 52 pieds de hauteur au niveau de la gouttière et 16 pieds de diamètre. Les travaux à la porte cochère principale ont été continués et 8,000 pieds cubes de pierre sont entrés dans sa construction. Vingt nouvelles fenêtres avec châssis ont été construites et trois arpents du jardin ont été entourés d'un mur en pierre. Une fontaine de pierre de taille a été construite à la résidence du préfet; la couverture en bardeaux de la bâtisse a été renouvelée et l'on y a mis un bain et cabinet d'aisance.

Les travaux ont été faits sous la surveillance de ce ministère. Elzéar Dagnault, Saint-Vincent de Paul, commis des travaux.

SHERBROOKE.

BUREAU DE POSTE.

Un nouveau tuyau de fumée a été posé à la fournaise et des réparations ont été faites à quelques boîtes à serrure.

SOREL.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Quelques menues réparations ordinaires ont été effectuées et l'on a acheté un sas pour cendres de charbon.

TROIS-RIVIÈRES.

DOUANE.

Un nouveau trottoir en bois a été posé dans l'alignement de la rue et des réparations ont été faites à la plomberie et à l'appareil de chauffage ; le bureau du percepteur a subi des réparations générales et un sas pour cendres de charbon a été fourni.

BUREAU DE POSTE.

Un nouveau trottoir en bois a été posé dans l'alignement de la rue et des réparations à la plomberie, à l'appareil de chauffage et aux serrures des portes ont été exécutées.

VALLEYFIELD.

BUREAU DE POSTE.

Un nouveau plancher a été construit dans le bureau de poste et des réparations générales ont été faites à la boiserie et aux enduits qui ont aussi été peints tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'édifice.

Les travaux ont été surveillés par S. Adams commis des travaux.

FARNHAM-OUEST.

BUREAU DE POSTE.

On a peinturé la boiserie à l'intérieur et acheté des stores ainsi qu'un sas pour cendres de charbon.

PROVINCE D'ONTARIO.

ALEXANDRIE.

ÉCOLE DE RÉFORME.

Les parties de cet édifice qui sont maintenant sous contrat se composent d'une section pentagonale, ou rotonde (d'où rayonneront plus tard cinq ailes dont une sera affectée aux bureaux de l'administration et les quatre autres aux cellules) et d'une des ailes à cellules. La "rotonde" sera, en plan, de forme pentagonale et aura 100 pieds de front, 115 pieds de profondeur et 80 pieds de hauteur, depuis le niveau du sol jusqu'au sommet des créneaux. Elle sera couverte d'un toit plat surmonté d'un dôme octogonal de 50 pieds de diamètre et de 30 pieds de hauteur au-dessus duquel sera posé un ventilateur de 10 pieds de hauteur avec un couronnement de même hauteur, le tout s'élevant de 50 pieds au-dessus du toit.

La *rotonde* dans son ensemble se composera d'un sous-sol affecté aux systèmes de chauffage et d'éclairage, et d'une salle au rez-de-chaussée qui devra servir à la fois de salle à manger et de salle d'exercices aux détenus, mais d'ici à ce que l'aile des bureaux de l'administration soit construite, le rez-de-chaussée sera divisé en plusieurs pièces avec un plafond temporaire de 13 pieds de hauteur et qui serviront de bureaux au préfet, sous-préfet, garde-magasin, chirurgien, comptable et tourne-clefs, etc. Le sous-sol sera aussi divisé temporairement de manière à pourvoir une salle d'ordinaire, une cuisine, une boulangerie, une buanderie et des magasins, ainsi que des chambres pour les systèmes de chauffage et de l'électricité et une soute à charbon qui devront y rester permanemment. À l'ouest de la rotonde s'élèvera une aile pour les cellules. Ses dimensions seront

Travaux Publics.

de 141 pieds de longueur par 77 pieds 6 pouces, avec un sous-sol de 14 pieds de hauteur du plancher au plafond, dans lequel il y aura 40 cellules de 8 pieds 6 pouces par 5 pieds ; un rez-de-chaussée de 38 pieds 9 pouces hauteur de plafond, contenant trois étages de cellules semblables aux premières—chaque étage ayant 40 cellules. Les murs extérieurs de l'édifice seront en pierre avec un massif en brique ; la façade des cellules sera en pierre et leurs murs et leurs voutes en brique. Le plancher du rez-de-chaussée sera construit avec poutres de fer et arches en brique, et recouvert de béton. Le plancher du sous-sol sera construit en béton. Les cloisons du rez-de-chaussée et du sous-sol seront en brique ; la charpente du toit de la rotonde sera en fer et le toit en bois, le tout recouvert de tôle galvanisée.

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

Commis des travaux, James Adams.

Entrepreneur, Joseph Bourque, Hull, P.Q.

ALMONTE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un porche a été construit à l'arrière de l'édifice.

AMHERSTBURG.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le cabinet d'aisance a été réparé et l'on a acheté des boyaux et un sas pour cendres de charbon.

BARRIE.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations ont été faites au toit, aux tuyaux à gaz, etc., et l'on s'est procuré un sas pour cendres de charbon.

BELLEVILLE.

BUREAU DE POSTE.

Les serrures ont été réparées et quelques menues réparations ordinaires ont été effectuées.

BERLIN.

BUREAU DE POSTE, ETC.

De menues réparations habituelles et ordinaires ont été faites sous la surveillance du gardien.

BRAMPTON.

BUREAU DE POSTE, ETC.

De menues réparations habituelles et ordinaires ont été faites sous la surveillance de gardien.

BRANTFORD.

BUREAU DE POSTE, ETC.

La bouilloire du système de chauffage et les enduits ont été réparés et de menues réparations générales ont été faites sous la surveillance du gardien.

BROCKVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une partie des ouvrages de plomberie a été renouvelée et des réparations ont été faites aux enduits, etc., sous la surveillance du gardien.

CAYUGA.

BUREAU DE POSTE.

Des tablettes ont été posées.

CHATHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le parterre a été nivelé, gazonné et entouré d'une clôture en tuyaux de fer. Les travaux ont été faits sous la surveillance du gardien.

COBOURG.

BUREAU DE POSTE, ETC.,

Un trottoir en ciment avec bordure en pierre a été construit le long des façades sur les rues et quelques menues réparations générales ont été faites sous la surveillance du gardien.

CORNWALL.

BUREAU DE POSTE, ETC.

La bouilloire du système de chauffage à eau chaude devenue hors d'usage a été remplacée par une neuve, et l'horloge de la tourelle a été réparée.

GALT.

BUREAU DE POSTE, ETC.

L'égout a été réparé, un nouveau calorifère a été posé et l'on a acheté un sas pour cendres de charbon.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance du gardien.

GUELPH.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Des réparations ont été faites au tuyau de fumée de la fournaise sous la surveillance du gardien.

HAMILTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait un nouveau raccordement à l'égout et le pavage en blocs de bois, les gouttières, le toit, le monte-charges, les tuyaux à gaz, la plomberie et la boiserie du bureau de poste ont subi des réparations

Travaux Publics.

KINGSTON.

DOUANE.

Un trottoir en ciment a été posé le long des façades sur les rues. L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Jos. Power, architecte, Kingston.

BUREAU DE POSTE.

On a posé un trottoir en ciment le long des façades sur les rues et quelques menues réparations générales à l'édifice ont été effectuées. Des tapis et des meubles ont été achetés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Jos. Power, architecte, Kingston.

LINDSAY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites aux gouttières, quelques meubles et un sas pour les cendres de charbon ont été achetés.

LONDON.

DOUANE.

La vieille bouilloire du système de chauffage à vapeur qui avait été en usage depuis la construction de l'édifice a été remplacée par une neuve, et des réparations ont été faites à la peinture, au vitrage, à la plomberie et à la boiserie.

Les travaux ont été surveillés par John M. Moore, I.C., London, Ont.

BUREAU DE POSTE.

Le pavé en blocs de cèdre de la cour a été renouvelé ainsi qu'une partie de l'appareil de chauffage à vapeur. Des portes tournantes brevetées ont été posées à l'entrée, des réparations ont été faites à la plomberie, à la peinture et au vitrage et l'on s'est procuré de nouvelles cloches électriques ainsi que de nouveaux meubles.

Les travaux ont été surveillés par John M. Moore, I. C. London, Ont.

NAPANEE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des double-fenêtres neuves ont été fournies et de menues réparations ordinaires ont été effectuées sous la surveillance du gardien.

ORANGEVILLE.

BUREAU DE POSTE.

Le couloir public a été replanché en érable, des réparations ont été faites au tuyau, réservoir et pompe à gaz, et l'on a fait l'acquisition d'un sas pour les cendres de charbon.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

ORILLIA.

ÉDIFICE PUBLIC.

La lumière électrique a été posée dans l'édifice et des réparations ont été faites à la fournaise sous la surveillance du gardien.

OTTAWA.

FERME EXPÉRIMENTALE CENTRALE.

Une bâtisse en bois à deux étages, sur fondation en pierre et devant servir de bergerie est en voie de construction. Elle aura 115 pieds 4 pouces de longueur sur 30 pieds de largeur.

La boiserie de la résidence du surintendant a été peinte à neuf, le cabinet d'aisance et la chambre de bain de la résidence de l'horticulteur ont été boisés à l'intérieur et les ouvrages de plomberie modifiés. Des lavabos neufs ont été posés dans les chambres de bains aux résidences de l'horticulteur et du chimiste, et dans cette dernière l'on a posé des tuyaux à eau chaude de la cuisine à la chambre de bain. La bouilloire du système de chauffage à la résidence du chimiste a été réparée, et pourvue de grille, tuyau de fumée et boîte à feu. Dans la serre-chaude, on a posé un lavabo et un calorifère pour la germination des grains. Le musée a été muni d'éviers, de fournitures à gaz, etc., et de menues réparations ont été faites aux bâtisses en général.

Les travaux ont été exécutés par le personnel.

DÉPÔT DES GÉNÉRATEURS ÉLECTRIQUES.

Le terrain à l'arrière de la bâtisse a été nivelé et la base en brique des bouilloires a été renouvelé. Un hangar servant de magasin à la division de l'ingénieur en chef a été transporté du bassin du canal et reconstruit près de la bâtisse.

ÉDIFICE DE L'EST—PALAIS ADMINISTRATIF.

Des armoires pour la papeterie ont été posées dans les bureaux du ministère de l'intérieur et du secrétariat d'état, les tuyaux à gaz ont subi des modifications dans les chambres nos 53, 81, 87, 113, 120, 137 et 149 ainsi que dans les bureaux de l'inspecteur des pénitenciers, du sous-ministre de la justice et du secrétariat d'état. Des cloches électriques ont été posées dans les bureaux du sous-secrétaire d'état et du conseil privé, dans la bibliothèque du ministre de la justice et la chambre des messagers. Le téléphone a été placé au secrétariat d'état, des lavabos dans les bureaux des sous-ministres, des finances et de l'intérieur et un serpentín dans le n° 66, et les réparations habituelles et ordinaires ont été faites dans toute l'étendue de l'édifice. Les persiennes et les doubles fenêtres ont été enlevées et posées, les tapis levés, nettoyés et remis en place et les escaliers en pierre à l'extérieur de l'édifice recouvertes de planches pour l'hiver, etc.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

Ingénieur-mécanicien, Wm. King, Ottawa.

Commis des travaux, F. Breton, Ottawa.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

Les quatre chambres dans l'annexe qui étaient chauffées par des poêles ont été pourvues de serpentins reliés au système de chauffage à eau chaude de l'édifice. Le calorifère de la chambre 2b a été remodelé. Des cloches électriques ont été posées dans les chambre 2b et 3b et le service de sonnerie a été réparé.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Une des quatre bouilloires à eau chaude du système de chauffage a été séparée des autres et a été transportée à l'autre bout dousous-sol pour chauffer les chambres qui sont contiguës et des serpentins additionnels^y ont été posés et reliés à la bouilloire. Une

Travaux Publics.

chambre a été construite sous la chapelle pour le moteur de l'orgue qui y a été installé et qui a été relié à l'aqueduc de la ville. Des abat-jour ont été construits dans le toit des vérandas. Les âtres de l'office ont subi des réparations ainsi que le briquetage du jeu de balle, de la salle de bal, de la serre-chaude, du cottage et de la boutique de menuisier, et l'extérieur des murs de la salle de bal et du jeu de balle a été coloré de nouveau.

La fondation en maçonnerie de la serre a été reconstruite en grande partie ainsi que les tablettes pour les plantes. Des tablettes ont été réparées, le vitrage renouvelé et une nouvelle fenêtre a été pratiquée au sous-sol pour fins de ventilation. Une armoire à vaisselle avec réchaud à gaz et tablettes ont été fournis, ainsi que deux autres armoires, une bibliothèque et des moustiquaires. Des réparations ont été faites aux fourneaux, à la plomberie, aux tuyaux à gaz, à la batterie de cuisine, à la peinture, au vitrage et au mobilier. On a acheté une grande quantité de lingerie de table et des caisses d'emballage ont été fournies pour les déménagements, les changements et préparatifs que les réceptions rendent nécessaire.

La laiterie a été pourvue de tables, tablettes, guéridons, stores, toiles métalliques, bouilloire à eau chaude, poêle à charbon, etc., etc.

L'abri du patinoir a été boisé à l'intérieur.

Un nouveau cabinet d'aisance avec conduits d'égoût a été construit pour les garçons d'écurie.

La couverture en bardeaux de la vacherie a été en partie refaite, la glissoire a été réparée et quelques-uns des planchers des écuries ont été renouvelés. Une piste a été construite, nivelée et cloturée. Le ponceau du chemin de derrière a été en partie reconstruit. Un grand nombre de trottoirs, de traverses et de clôtures ont été construits. Des clôtures ont été réparés, le chemin à l'arrière a été macadamisé et un grand nombre de cèdres ont été abattus.

Le nettoyage périodique ordinaire a été fait. L'aide nécessaire a été fourni pour les réceptions, etc., et les terrains, patinoirs et glissoires ont été entretenus.

Les travaux ont été faits et surveillés par le personnel de ce ministère.

Commis des travaux, Wm. Hutchison.

Entrepreneurs de l'entretien des terrains et des serres, Sorley et Sims, Ottawa.

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige, A. Hunter, Ottawa.

IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

Un porte-parapluie en fer avec coupe en fer galvanisé a été acheté, ainsi que des boyaux en caoutchouc pour l'arrosage des gazons. Un évier en ardoise a été posé dans l'atelier de reliure et de nouveaux tuyaux pour le service de l'eau ont été posés dans les ailes de l'est et de l'ouest.

Les tuyaux du système de chauffage dans le bureau de l'imprimeur de la reine ont subi des modifications, et quelques-uns des conduits à vapeur ont été recouverts.

Les réparations ordinaires ont été faites dans tout l'édifice.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

Ingénieur mécanicien, Wm. King, Ottawa.

Commis des travaux, F. Breton, Ottawa.

ÉDIFICE LANGEVIN.

Une gouttière en cuivre a été posée le long de la corniche du troisième étage de la tourelle du sud-est.

Des tuyaux à gaz ont été placés dans les chambres numéros 13 et 18, et un lavabos dans le numéro 9, ministère de l'agriculture. Des cloches électriques ont été posées aux ministères des postes et des affaires des sauvages.

Les puits de ventilation ont été munis d'échelles en fer afin de faciliter leur examen et leur réparation. Les conduites d'eau des cabinets d'aisance, qui étaient engorgées ont été renouvelées, des réparations ont été faites aux fournaies et à la bouilloire, trois des

ascenseurs ont été pourvus de nouveaux câbles. Un régulateur pour le gaz et 30 nouveaux becs de gaz ont été posés. L'appareil de chauffage à eau chaude a subi quelques légères modifications et le sous-sol a été peinturé et badigeonné.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

Ingénieur mécanicien, Wm. King, Ottawa.

Commis des travaux, F. Breton, Ottawa.

PARC DE LA CÔTE DU MAJOR.

Les clôtures en général ont été réparées, le bardeau de la couverture du hangar a été renouvelé et les bancs sur la pelouse ont été réparés et peinturés.

OBSERVATOIRE—RUE CLIFF.

Le terrain autour de l'édifice a été nivelé et un trottoir neuf a été construit.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Le restaurant et la cuisine du Sénat ont subi des modifications, les appartements du président et du gardien ont été nettoyés, teintés et peinturés et un fauteuil neuf a été fourni pour le président. Les tapis ont été levés, battus et remis en place.

La lumière électrique a été posée dans le bureau du président, dans la chambre des journalistes et dans les numéros 18 et 19. Le numéro 51 a été mis en communication avec le système de cloches électriques de la chambre des messagers; des porte-voix ont été posés de la chambre des messagers au corridor supérieur; un lavabo a été mis dans la chambre de bain du sous-sol et une partie des tuyaux à vapeur ont été recouverts. L'entrée du passage des camions à bois, à la chambre des communes, a été pavée à neuf.

Un certain nombre des bureaux ont été nettoyés, teintés et peinturés, quelques meubles ont été réparés et les tapis ont été levés, battus et remis en place. La lumière électrique a été posée dans la salle à manger du président, dans la boutique du barbier, dans le bureau du président adjoint et dans le numéro 3.

Des tuyaux à gaz ont été posés dans les voûtes à la papeterie, des bûches à gaz dans les âtres du salon du président et le réchaud a été relié au conduit à vapeur. Le poêle à gaz chez le messager en chef a été muni d'un capuchon neuf, et la cuisine a été pourvue d'un évier en ardoise. Des réparations ont été faites aux tuyaux à gaz et à vapeur et du service de l'eau ainsi qu'au fourneau de la cuisine et aux poêles à gaz.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

Ingénieur mécanicien, Wm King, Ottawa.

Commis des travaux, F. Breton, Ottawa.

TERRAINS DU PARLEMENT.

Le vitrage, la peinture et la boiserie de la serre ont été réparés; les ponts, les balustrades, etc., du Chemin des Amoureux ont été réparés et entretenus et un dépôt de pétrole a été construit au bassin du canal.

La neige a été enlevée et la glace emmagasinée et distribuée.

Les terrains, etc., ont été entretenus à la satisfaction du ministère.

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

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

ÉDIFICES PUBLICS, RÉPARATIONS DES RUES, ETC.

La chaussée des rues du canal est et ouest, des deux côtés des écluses, du chemin de la pointe Nepean, des rues Wellington, Bank, Metcalfe, Elgin et Saint-Patrice, du chemin de la Côte du Major, de la petite rue Sussex, ainsi que les cours de l'imprimerie, des musées, du bureau de poste et de l'ancienne maison de pompe ont été grattées, nettoyées et réparées. Les trottoirs et traverses de la rue Wellington, de la place Cartier de la rue Saint-Patrice et des musées ont été réparés, ainsi que le boulevard de la ru

Travaux Publics.

Wellington; la pelouse des boulevards du musée géologique et de la place Cartier a été entretenue; les cendres ont été enlevées du bloc Langevin, des cours des musées et de l'imprimerie et les divers chaussées, trottoirs, sentiers toits et cours ont été tenus libres de neige pendant l'hiver.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige, G. F. Guy, Ottawa.

ÉDIFICE DE LA COUR SUPRÊME ET DE LA COUR DE L'ÉCHIQUIER.

On a fait des réparations aux tuyaux à gaz dans le bureau du régistreur de la cour de l'échiquier et dans la bibliothèque. Le bureau du régistreur a aussi été pourvu d'un lavabo.

ÉDIFICE DE L'OUËST—PALAIS ADMINISTRATIF.

Des additions ont été faites à l'installation du gaz dans le bureau du sous-ministre de la marine, dans la chambres des archives et dans les numéros 82, 92, 50, 148, 64, 60, 70, 74, 237 et 100. On a posé des cloches électriques dans les numéros 11, 12, 6, 46, 50, 54, 134, 127, 137, et des tuyaux à vapeur dans les numéros 60 et 106 au sous-sol et dans le bureau du comptable du ministère du revenu de l'intérieur. On a posé des lavabos dans le numéro 8, dans le laboratoire et dans le cabinet de toilette des dames au sous-sol. Le service de l'eau dans le numéro 70 a subi des changements, et un ventilateur a été posé dans la cheminée du numéro 74. Le fil conducteur du paratonnerre de la tour de cet édifice a été mené par l'égout jusqu'à la rivière et a aussi été rattaché au conduit principal de l'eau dans la cour.

PEMBROKE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Les réparations habituelles et ordinaires ont été exécutées sous la surveillance du gardien.

PETERBOROUGH.

DOUANE.

L'égout a été nettoyé et des réparations ont été faites aux portes des bureaux sous la surveillance du gardien.

BUREAU DE POSTE.

L'égout a été nettoyé, des réparations ont été faites aux gouttières et aux cabinets d'aisance, et la lumière électrique a été introduite dans la tour de l'horloge.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

PETROLIA.

ÉDIFICE PUBLIC.

De menues réparations habituelles et ordinaires ont été exécutées sous la surveillance du gardien.

PORT ARTHUR.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites à la fournaise, aux enduits et aux ouvrages huilés et vernis, et l'on s'est procuré un nouveau ressort de porte.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance du gardien.

PORT HOPE.

ÉDIFICE PUBLIC.

La bouilloire de l'appareil de chauffage à eau chaude étant devenue hors de service a été enlevée et remplacée par une neuve que l'on a reliée aux calorifères et un nouveau tuyau de fumée a été posé.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance du gardien.

PRESCOTT.

ÉDIFICES PUBLICS.

Le service de l'eau de ces édifices a été raccordé au système de l'hôtel attenant dont les propriétaires se sont engagés par contrat à fournir l'eau.

L'ouvrage a été surveillé par S. Adams, commis des travaux.

SARNIA.

POINTE ÉDOUARD—QUARANTAINE DES BESTIAUX.

Des réparations ont été faites au plancher du bureau.

SAINTE-CATHERINE.

ÉDIFICE PUBLIC.

La plomberie a été réparée et quelques menues réparations habituelles et ordinaires ont été effectuées. On a fait l'acquisition d'un sas pour cendres de charbon.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance du gardien.

SAINT-THOMAS.

ÉDIFICE PUBLIC.

La maçonnerie à l'extérieur a été rejointoyée, une clôture en fer avec barrière a été construite et l'on a érigé dans le couloir public, un bureau pour la vente des timbres-poste. Un sas pour cendres de charbon a été fourni.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

STRATFORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les travaux supplémentaires dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière sont terminés. L'appareil de chauffage a subi des réparations, etc., et a été pourvu d'une nouvelle fournaise.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

Commis des travaux, D. Scrimgeour. Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, etc., Purdy, Mansell et Mashinter, Toronto, Ont.

Travaux Publics.

STRATHROY.

ÉDIFICE PUBLIC.

De menues réparations ont été faites à la boiserie, aux serrures, etc., sous la surveillance du gardien.

TORONTO.

DOUANE.

Les réparations habituelles et ordinaires à l'appareil de chauffage, à la plomberie, aux tuyaux à gaz, aux serrures des portes et aux horloges, etc., ont été effectuées. Les enduits de tout l'édifice ont été nettoyés, badigeonnés ou peints, et la boiserie à l'intérieur a été peinte.

Les travaux de nettoyage, de badigeonnage, etc., ont été exécutés sous la surveillance de Denison et King, architectes, Toronto, et les réparations, en grande partie, ont été faites sous la direction de Wm. Bell, mécanicien.

SALLE D'EXERCICES.

Un ventilateur rotatoire a été posé dans la cheminée du nord, un poêle à gaz a été installé dans le bureau du gardien, et de menues réparations ont été faites aux tuyaux à eau chaude.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

La plomberie, l'appareil de chauffage à vapeur, le service de l'eau, les boyaux, les machines, la chaudière, le coffre-fort, le monte-charges, etc., ont subi les réparations habituelles et ordinaires, et quelques articles d'ameublement ont été achetés.

Les travaux ont été faits par le personnel sous la direction de Wm Bell, mécanicien.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Les réparations ordinaires à la plomberie, au système de chauffage, aux serrures des portes, aux bouilloires, aux tuyaux à gaz et au mobilier ont été faites, en grande partie, par le personnel des mécaniciens sous le contrôle de Wm Bell, mécanicien.

BUREAU DE POSTE.

Quelques menues réparations ont été faites aux tuyaux à gaz et à la plomberie, et des réparations générales à l'installation de la lumière électrique ont été exécutées.

TRENTON.

BUREAU DE POSTE.

La plomberie et les tuyaux d'égout ont été, en partie, renouvelés. L'ouvrage a été fait sous la surveillance du gardien.

WALKERTON.

BUREAU DE POSTE.

Un nouvel égout a été construit, des réparations ont été faites à la toiture et l'on a acheté un sas pour cendres de charbon.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance du gardien.

PROVINCE DU MANITOBA.

PORTAGE DE LAPRAIRIE.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

Le 29 juillet 1895, un contrat fut passé pour la construction de cet édifice au coin des rues Anne et Saskatchewan. Les murs seront en pierre, les planchers, les cloisons et le toit en bois et la couverture sera en fer galvanisé. L'édifice comprendra un corps principal à deux étages, avec sous-sol et une annexe à un étage. Au rez-de-chaussée se trouveront le bureau de poste et l'entrepôt de vérification, et au premier étage les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur. La mansarde sera occupée par le gardien et au sous-sol seront l'appareil de chauffage et le combustible. Des voûtes en brique ont été pourvues au rez-de-chaussée et au premier étage.

Plans et devis préparés par ce ministère. Commis des travaux, John Toye. Entrepreneurs, Viau et Lachance, Hull, P. Q.

WINNIPEG.

BUREAU DE POSTE.

Une chambre a été installée et meublée au sous-sol pour l'inspection des paquets en douane, une des bouilloires à vapeur qui fournissent le pouvoir à l'ascenseur a été remplacée par une neuve et le bureau des terres fédérales a été pourvu de quelques nouvelles fournitures.

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

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Des réparations ont été faites à la fournaise du système de chauffage à air chaud, et les abat-jour ont été complètement clos.

L'ouvrage a été surveillé par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

DOUANE.

Quelques meubles ont été achetés et des réparations ont été faites aux cloches, etc. L'ouvrage a été surveillé par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

DÉPÔT D'IMMIGRATION.

Des réparations ont été faites à la citerne et aux tuyaux de descente, et de menues réparations générales effectuées à la bâtisse.

Travaux Publics.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

MOOSEJAW (MACHOIRE-D'ORIGNAL), ASSA.

PALAIS DE JUSTICE.

Une voûte à l'épreuve du feu avec portes de sûreté a été construite dans l'édifice et quelques changements ont été faits aux cloisons, aux gouttières en fer galvanisé et aux tuyaux de descente. On s'est procuré des tuyaux de poêle ainsi que quelques meubles pour le bureau du shérif et du greffier. Le terrain autour de l'édifice a été nivelé et des conduits en bois ont été placés pour l'écoulement de l'eau des tuyaux de descentes.

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

MOOSOMIN.

PALAIS DE JUSTICE.

L'annexe que j'ai décrite dans mon rapport du dernier exercice est maintenant terminée et occupée.

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

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

Entrepreneur, J. W. Smith.

CASERNES DE LA POLICE.

De menues réparations générales ont été effectuées sous la surveillance de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

RÉGINA.

PALAIS DE JUSTICE.

Les réservoirs dans la mansarde ont été entourés d'une cloison et on y a posé un serpent.

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

BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES.

Le bureau a été pourvu de comptoirs, de casiers, de tablettes, d'écrans, etc.

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

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Les tuyaux de renvoi et du service de l'eau de la cuisine ont été réparés.

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

CASERNES DE LA POLICE.

La caserne "B" ainsi que les mess, cuisine, etc., à l'arrière ont été exhaussés de 3 pieds, les seuils et les joints défectueux ont été remplacés, le sol excavé et un sous-sol en pierre construit sous toute l'étendue du bâtiment.

Plans, etc., préparés par ce ministère.

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

Entrepreneur, Wm Henderson, Régina.

WOLSELEY, ASSA.

PALAIS DE JUSTICE.

L'édifice est terminé et occupé.

Plans, etc., préparés par ce ministère.

Commis des travaux, Charles Taylor, Wolseley, Assa.

Entrepreneurs de l'édifice, Banbury et Magee.

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

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

NANAIMO.

ÉDIFICE PUBLIC.

De nouvelles marches ont été posées à l'extérieur de l'édifice et des additions ont été faites aux tuyaux à gaz.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de F. C. Gamble, ingénieur résidant, Victoria, C.-B.

NEW-WESTMINSTER.

SALLE D'EXERCICE.

Le toit et la couverture en ardoise qui avaient été endommagés par le tremblement de terre ont été réparés, des ventilateurs ont été posés pour protéger les planchers contre la pourriture sèche et de menues réparations ont été faites aux serrures, aux fenêtres et aux foyers.

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

NOUVELLE SALLE D'EXERCICES

Le 13 août 1895, un contrat a été passé pour la construction de cet édifice au coin nord-est de l'avenue Queen et de la sixième rue qui est une portion de la réserve cédée par le gouvernement provincial. L'édifice est en bois et de 150 pieds de longueur par 80 de largeur, y compris les salles d'armes et l'arsenal.

Les plans ont été préparés et les travaux surveillés par F. C. Gamble, ingénieur résidant, Victoria, C.-B.

Entrepreneur, David Bain.

BUREAU DE POSTE.

On a fait de légères réparations au toit et on s'est procuré une nouvelle serrure de porte ainsi qu'un comptoir.

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

VANCOUVER.

ÉDIFICE PUBLIC.

De menues réparations ont été faites au toit, au vitrage, au mobilier, etc.

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

Travaux Publics.

MAGASIN D'ARMES.

Un hangar d'armes, en bois de 24 pieds par 40 pieds a été construit sur un terrain vis-à-vis celui occupé par le 5ème régiment, A. C.

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

VICTORIA.

DOUANE.

De menues réparations ont été faites à la sonnerie, aux tuyaux à gaz, à la ferrure des portes et au mobilier.

L'ouvrage a été surveillé par F. C. Gamble, ingénieur résidant, Victoria, C.-B.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

La construction de cet édifice que j'ai décrit dans mon rapport de l'an dernier a progressé d'une manière satisfaisante. L'ingénieur surveillant fait rapport que l'examen de la pierre sur place dans la carrière a été d'un grand avantage, car plusieurs des quartiers qui avaient été exposés à l'action de l'eau salée se sont décolorés après la taille, à la suite du suintement et ont subi une détérioration sensible par l'efflorescence qui s'est produite, les marques laissées par l'outil ayant graduellement disparu.

Des soumissions ont été demandées pour la construction d'un appareil de chauffage à air chaud.

Des plans, etc., ont été préparés et les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

F. C. Gamble, I. C., ingénieur résidant.

Entrepreneurs, Elford et Smith, Victoria, C.-B.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Des additions ont été faites à l'installation et au mobilier, de nouvelles portes ont été posées dans le vestibule et dans le couloir public. Des réparations ont été faites aux tuyaux à gaz, à la plomberie, à la couverture, aux tuyaux de descente et aux conduits d'égouts.

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

MAGASIN MILITAIRE.

Cet édifice a été terminé et est maintenant occupé.

Plans, etc., préparés et travaux surveillés par F. C. Gamble, I. C., ingénieur résidant, Victoria, C. B..

Entrepreneurs, Bragg et Pike, Victoria.

WILLIAM'S HEAD, C.-B.

STATION DE QUARANTAINE.

Des réparations ont été faites au service de l'eau, un chemin pour voitures a été construit reliant la station avec la route principale et des lits ainsi que d'autres articles d'ameublement ont été achetés.

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

ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

COMBUSTIBLE.

Des soumissions ont été demandées par la voie des journaux pour la fourniture du charbon à 137 édifices fédéraux, et du charbon et du bois ont été fournis à plus de 200 édifices.

ÉCLAIRAGE.

L'éclairage des différents édifices fédéraux est sous le contrôle de cette division du ministère. Quatre-vingt-quatre édifices ont été éclairés au gaz, 59 à la lumière électrique incandescente, 2 à la gazoline, 2 au gaz naturel et les autres au pétrole; bon nombre de ces derniers sont éclairés, à l'entrée, par des lumières électriques à arc.

SERVICE DE L'EAU.

Le service de l'eau aux édifices fédéraux, à l'exception des pénitenciers et des édifices militaires, est sous le contrôle de cette division du ministère; cent vingt-deux édifices dans 68 localités sont alimentés par des compagnies locales d'aqueduc, les autres édifices sont en grande partie pourvus de puits, de pompes et de réservoirs.

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC.

Les différents mécaniciens, chauffeurs et gardiens, au nombre de 247, y compris les employés aux édifices du parlement et aux palais administratifs à Ottawa, et les appareils de chauffage des édifices fédéraux, à l'exception de ceux des pénitenciers et des édifices militaires, sont sous le contrôle de cette division du ministère.

EN GÉNÉRAL.

Des réparations et des changements ont été faits et divers articles d'ameublement ont été fournis; on a aussi fait des réparations, du nettoyage, du peinture, etc., à un certain nombre d'édifices dont il n'est pas fait mention dans ce rapport.

Travaux Publics.

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 1896

PAR

L'INGÉNIEUR EN CHEF

Travaux Publics.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 2 décembre 1896.

M. E. F. E. ROY, secrétaire,
Ministère des travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les divers travaux exécutés sous ma direction durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Ces travaux comprennent la construction et la réparation des quais, jetées et brise-lames; le dragage et l'entretien du matériel, à draguer appartenant au gouvernement; la construction et l'entretien des bassins de radoub; l'entretien et l'administration des estacades; la construction et l'entretien (en union avec les provinces intéressées) des ponts interprovinciaux et les ponts des Territoires du Nord-Ouest; les relevés hydrographiques et les examens requis pour la préparation des plans et rapports.

QUAIS, JETÉES ET BRISE-LAMES.

Dans le cours de l'exercice 1895-96, des travaux ont été exécutés aux endroits suivants :—

Nouvelle-Ecosse.

Arisaig	Antigonish, comté de	Réparation de la jetée.
Bass River	Colchester, do	Construction d'un quai.
Bayfield	Antigonish, do	Réparation du quai.
do	do do	do brise-lames.
Belliveau, anse de	Digby, do	Reconstruction du brise-lames.
Big Pond	Cap-Breton, do	Réparation du quai.
Boularderie Ross Ferry	Victoria, do	Construction d'un quai.
Broad Cove	Inverness, do	Reconstruction du quai.
Cow Bay	Cap-Breton, do	Réparation du brise-lames.
D'Escousse	Richmond, do	Construction d'un plan incliné, etc.
Digby	Digby, do	Reconstruction de la jetée.
Eatonville	Cumberland, do	Réparation du brise-lames.
Economy	Colchester, do	do quai.
Georgeville	Antigonish, do	Prolongement du quai.
Grand Etang	Inverness, do	Formation d'un havre.
Hall's Harbour	King, do	Reconstruction du brise-lames.
Harbourville	do do	Réparation du brise-lames
Margaree	Inverness, do	Ouvrages de protection sur la grève.
Monk's Head	Antigonish, do	Ouverture d'un chenal.
Parrsboro'	Cumberland, do	Améliorations de la jetée.
Port Lorne	Annapolis, do	Réparation du brise-lames.
Port Maitland	Yarmouth, do	do
Sea Side	Inverness, do	Construction d'un quai.
Chezzetcook-ouest	Halifax, de	Reconstruction du brise-lames.

Nouveau-Brunswick.

Anderson's Hollow.....	Albert, comté de.....	Réparation du brise-lames.
Cap Tourmentine.....	Westmoreland, comté de.....	do quai.
Dalhousie.....	Restigouche, do.....	do do
Gardner's Creek.....	St-Jean, do.....	Construction d'un quai.
Negro Point.....	do do.....	Réparation du brise-lames.
Rivière Saint-Jean.....	.....	Amélioration de la navigation.
Shediac (Pte du Chêne).....	Westmoreland, comté de.....	Réparation du quai de délestage.

Ile du Prince-Edouard.

Belfast.....	Queen, comté de.....	Réparation de la jetée.
Brae.....	Prince, do.....	do do
Clifton.....	Queen, do.....	do do
Kier's Shore.....	Prince, do.....	do do
Lambert.....	King, do.....	do do
McGee.....	Prince, do.....	do do
Murray Harbour.....	King, do.....	do do
New London.....	Queen, do.....	Reconstruction du brise-lames.
North Cardigan.....	King, do.....	Réparation de la jetée.
Pinette.....	Queen, do.....	do do
Port Selkirk.....	do do.....	do do
Rustico north.....	do do.....	Réparation de l'ancien quai et construction d'un nouveau quai.
Souris.....	King, comté de.....	Réparation du brise-lames.
Stephen's.....	do do.....	Réparation de la jetée.
Victoria-Crapaud.....	Queen, do.....	do do
Wood Islands.....	do do.....	Construction sur pilotis.

Québec.

Baie St-Paul.....	Charlevoix, comté de.....	Construction d'un quai.
Berthier (<i>en bas</i>).....	Montmagny, do.....	Réparation du quai.
Chateauguay.....	Chateauguay, do.....	Prolongement du quai.
Chicoutimi.....	Chicoutimi, do.....	Réparation du quai.
Étang du Nord.....	Gaspé, do.....	do brise-lames.
Grande Rivière.....	do do.....	Prolongement du quai.
Ile aux Coudres.....	Charlevoix, do.....	Réparation du quai.
Lacolle.....	St Jean, do.....	do do
Débarcadères (en bas du Saint-Laurent).....	.....	Amélioration des débarcadères.
Laprairie.....	Laprairie, comté de.....	Construction d'ouvrages de protection.
Les Eboulements.....	Charlevoix, do.....	Réparation du quai.
Longueuil.....	Chambly, do.....	do de la jetée.
Malbaie.....	Charlevoix, do.....	do du quai.
Matane.....	Rimouski, do.....	do du brise-lames.
Petite Rivière St-François.....	do do.....	Enlèvement de cailloux.
Phillipsburg.....	Missisquoi, do.....	Construction d'un quai.
Pointe-aux-Esquimaux.....	Chicoutimi, do.....	Prolongement du quai, etc.
Rivière du Lièvre.....	Wright, do.....	Réparation de l'écluse et du barrage.
Rivière du Loup (en bas).....	Témiscouata, do.....	do du quai.
Rivière Noire.....	Charlevoix, do.....	Construction du brise-lames.
Rivière Saint-Maurice.....	.....	Navigation facilitée.
Rivière Touladie.....	Témiscouata, comté de.....	do do
Rivière Yamaska.....	Yamaska, do.....	Réparation de l'écluse et du barrage.
Ste-Anne de la Pérade.....	Champlain, do.....	Construction d'ouvrages de protection.
Ste-Anne du Saguenay.....	Chicoutimi, do.....	Réparation de la pile.
Ste-Cécile du Bic.....	Rimouski, do.....	do du quai.
St-Félicien.....	Chicoutimi, do.....	Construction d'un quai.
St-Irénée.....	Charlevoix, do.....	Prolongement du quai.
St-Jean, Ile d'Orléans.....	Montmorency, do.....	Réparation de la jetée.
St-Laurent, do.....	do do.....	do do
Trois Pistoles.....	Témiscouata, do.....	Enlèvement de pierres.

Travaux Publics.

Ontario.

Big Bay.....	Grey, comté de	Réparation de la jetée.
Burlington (chenal de).....	Wentworth, comté de	do et amélioration.
Cobourg.....	Northumberland, comté de.....	do de la jetée.
Collingwood.....	Simcoe, comté de.....	do du brise-lames.
Kircardine.....	Bruce, do	do de la jetée nord.
Kingston.....	Frontenac, do	Enlèvement d'une batture.
Louis Head.....	Bruce, do	Réparation de la jetée.
Morpeth.....	Kent, do	do
Oakville.....	Halton, do	do
Owen Sound.....	Grey, do	Amélioration du port.
Port Dover.....	Norfolk, do	do
Port Elgin.....	Bruce, do	Réparation du brise-lames.
Port Hope.....	Durham, do	do des jetées.
Toronto.....	York, do	Travaux exécutés dans le port.
Thessalon.....	Algonia, do	Construction d'un quai.

Manitoba.

Hnausa.....	Lac Winnipeg.....	Construction d'un quai.
-------------	-------------------	-------------------------

Colombie-Britannique.

Colombie, rivière.....	Navigation facilitée.
Fraser, rivière.....	do
Kootenay, rivière.....	do
Okanagan, rivière.....	do
Skeena, rivière.....	Enlèvement de souches.
Victoria, port.....	do roc par le dragueur.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

ARISAIG.

Arisaig, comté d'Antigonish est situé sur la rive sud de la baie de Saint-Georges, à 15 milles à l'est de Merigomish, port le plus rapproché.

Une jetée commencée par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, quelques années avant la confédération, fut transféré au gouvernement fédéral en 1870; c'était alors une vieille construction presque toute démolie. Elle fut complètement réparée en 1873, et de petites sommes y furent dépensées en 1880 et 1881 pour réparation des dommages causés par la glace, durant les hivers précédents.

Des réparations considérables à cette jetée étant devenues nécessaires, il fut passé en 1886 un contrat pour l'exécution de ces travaux de réparation et aussi pour la construction d'un brise-lames sur le côté ouest du port. Ces travaux furent complétés en 1888. La jetée alors avait une longueur de 440 pieds et consistait en une approche et un corps principal d'une longueur de 195 pieds avec une largeur variant de 40 à 44 pieds. Il n'y avait à l'eau basse qu'un pied de profondeur à l'extrémité extérieure, et sur tout l'espace, environnant la jetée, la profondeur d'eau n'excédait pas 3 pieds.

Le brise-lames a une longueur de 300 pieds et une largeur de 20 pieds à son sommet, avec une aile, à l'extrémité du large, longue de 40 pieds. A mer très basse la profondeur de l'eau est de 6 pieds.

De 1889 à 1891 la jetée fut prolongée de 100 pieds et la partie du côté du nord ou du large fut protégée par un amas de grosses pierres qui y furent déposées. On construisit ce prolongement de la jetée sur un fond qui fut dragué à une profondeur de 8 à 10 pieds à mer très basse. On creusa aussi un chenal ou bassin le long de la jetée sur une longueur de 130 pieds, une largeur de 70 pieds, et une profondeur variant de 10 pieds, à l'extrémité du large, à 3 pieds à l'extrémité intérieure.

En décembre, 1889 la jetée subit des dommages, et lors de la grande tempête de décembre 1890 d'autres dommages furent causés à la superstructure. Une partie du parement du large fut enlevée, les côtes ainsi que le dessus de l'approche furent sérieusement endommagés.

Des réparations considérables furent faites en 1891-92, comprenant la reconstruction de l'extrémité extérieure de la jetée sur une longueur de 50 pieds, le prolongement du talus en pierre, sur le côté du large.

En 1893-94 la somme de \$1,830.25 fut dépensée pour renouveler le plancher à l'extrémité du brise-lames, sur le côté ouest du port, et pour compléter les réparations de la jetée proprement dite, commencées en 1891-92. Ces réparations comprirent le renouvellement du plancher, du couronnement, des pièces de parement supérieures, des solives et des traverses supérieures, sur la moitié de la largeur de la jetée et sur une longueur de 75 pieds; aussi le remplissage de la jetée avec du lest sur une profondeur de 2 pieds. L'approche fut réparée sur une longueur de 140 pieds et l'on posa le long de sa face intérieure un empierrement long de 250 pieds. Environ 100 verges cubes de grosses pierres furent placées contre sa face extérieure au point de jonction entre l'ancienne jetée et le prolongement construit en 1889.

Dans le cours de l'exercice 1895-96, la somme de \$999.10 fut dépensée pour réparer et renforcer l'extrémité extérieure de la jetée.

Sur une longueur de plus de 68 pieds on renouvela les défenses de la façade et on y fit un talus en béton d'une hauteur de 5 pieds, avec une inclinaison de 2 à 1, à partir du fond. On plaça le long de la façade du large, à peu près 100 verges cubes de grosses pierres et 30 verges cubes de lest dans les ouvertures des parements. Les pièces de couronnement, sur une longueur de plus de 110 pieds furent boulonnées de nouveau aux pièces de parements et aux défenses.

Des sondages faits en 1895 démontrèrent que le canal ou bassin creusé le long de la jetée, s'était rempli sauf près de son extrémité extérieure. En septembre 1893, une barge chargée de minerai de fer coula à fond et empêcha pendant quelque temps l'accès du côté intérieur de la jetée, cette barge a été enlevée par le propriétaire.

Les grandes mers montent de 5 pieds.

BASS RIVER—(RIVIÈRE DE L'ACHIGAN).

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

En décembre 1894, un contrat fut passé avec M. John McMillan, de Port-Hood, C.-B., pour la construction d'un quai sur pilotis au prix de \$2,840. Ce quai fut terminé au mois d'août 1895. Il a une longueur de 210 pieds et une largeur de 40 pieds avec une aile longue de 55 pieds et large de 40 pieds à son extrémité extérieure. Au bout extérieur de l'aile on a jugé nécessaire de construire une petite pile en caisson comprenant 8000 pieds cubes de bois, à cause de la dureté du fond qui empêchait les pilotis d'être enfoncés à une profondeur convenable. Cette construction a coûté \$400.

BAYFIELD.

Bayfield, comté d'Antigonish, est situé sur la côte sud de la baie de Saint-George, à 8 milles à l'est du Port d'Antigonish, et à une distance de 15 milles à l'ouest de l'entrée du détroit de Canso. Le port est formé par l'île Pomquet et les récifs du large.

Pomquet Island (Ile Pomquet) a une longueur d'environ trois quarts de mille et est séparée de Pomquet Point, sur terre ferme, par un détroit de 1850 pieds de largeur dont le chenal a 4 pieds de profondeur à mer basse et une largeur de 400 pieds.

Quai.

En 1857, une compagnie à fonds social, commença la construction d'un quai sur le côté ouest du port, à un quart de mille au sud de Pomquet Point.

Travaux Publics.

Ce quai fut transféré en 1873 au gouvernement provincial qui le termina. Quand il devint la propriété du gouvernement fédéral en 1887, c'était une construction en piles et ouvertures alternantes d'une longueur totale de 402 pieds et d'une hauteur de 9 pieds à mer toute basse. Durant l'exercice de 1887-88 les deux piles du large furent exhausées, réparées et entourées d'un pilotis à joints clos, La pile centrale et celle du rivage furent rasées au niveau de l'eau basse et une construction continue fut élevée entre les piles du large et le rivage.

A la suite de la grande tempête du 1^{er} de décembre 1890, le quai fut emporté et démolí sur une hauteur de six pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, à l'extrémité du large, jusqu'à une hauteur de 3 pieds au-dessus du même niveau à son extrémité intérieure sur une longueur de 112 pieds.

Durant l'exercice de 1892-93, un contrat fut passé pour la construction d'un nouveau quai. L'ouvrage fut achevé par contrat et un des dragueurs du gouvernement en 1893-94 fit du creusage pour en faciliter l'approche.

Le nouveau quai a une longueur de 442 pieds, se composant comme suit : 33 pieds de maçonnerie brute, 319 pieds de caissons espacés à parements ouverts et large de 25 pieds ; de 90 pieds de caissons à parements clos en deux blocs, dont l'un de 60 pieds et l'autre de 30 pieds, placés à angle droit. Les pièces de fondation dans les caissons à parements ouverts et à joints clos sont en pin jaune créosoté de la Caroline du Nord, et celles de la superstructure sont en bois indigène. La profondeur de l'eau, à l'extrémité du large du quai, est de 11 pieds à mer basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Les piles, depuis leur achèvement, ont tassé considérablement, surtout du côté nord.

Au mois de mai et juin 1896, une somme de \$348.37 fut employée à niveler la pile et les arches sur une longueur de 127 pieds et à faire des menues réparations au tablier entre les deux piles à joints clos du large.

Brise-lames.

Un brise-lames d'une longueur de 400 pieds fut construit en 1889, et prolongé de 310 pieds en 1888. Cette construction consistait en un caisson d'une largeur moyenne de 18 pieds couvert de pierre avec un talus, du côté du large, en proportion de 3 à 1 et de $1\frac{1}{2}$ à 1 à l'intérieur. Ce brise-lames resta en bon ordre jusqu'à l'époque de la tempête du 1^{er} décembre 1890, alors que la pierre, qui le recouvrait, fut enlevée presque jusqu'au niveau de l'eau, sur une longueur de 160 pieds du côté intérieur.

Durant le cours des exercices 1892-93 et 1893-94 le brise-lames fut réparé et prolongé. Les travaux consistèrent en un prolongement de 70 pieds de longueur, avec une aile de 40 pieds à l'extrémité extérieure, et en la reconstruction du sommet et du tablier du brise-lames sur une longueur de 475 pieds.

Dans le cours de l'exercice 1895-96 la somme de \$1,021.18 fut dépensée pour achever la reconstruction du sommet et du tablier du brise-lames et aussi pour réparer et renforcer l'extrémité extérieure. Le sommet fut reconstruit sur une longueur de plus de 170 pieds (50 à 220 pieds de son extrémité intérieure) à l'extrémité du large, où à la tête du brise-lames, le talus fut reconstruit en certains endroits, à peu près la moitié du sommet en pierre fut renouvelé et on plaça du béton à partir de 1 pied plus haut que le niveau des hautes marées, sur une longueur de 200 pieds.

BELLIVEAU, ANSE DE.

L'anse de Belliveau, comté de Digby, se trouve sur la baie Sainte-Marie, à environ quatre milles au sud-ouest de Weymouth. La population est de 200 à 300 habitants, et son port est un des plus importants de la côte est du comté de Digby, comme poste de pêche et de commerce.

Le port, qui devient à sec à mer basse, est formé par deux jetées ou brise-lames. La jetée du nord, actuellement longue de 500 pieds fut construite en 1825, celle du côté du sud, longue de 350 pieds, fut construite en 1853, les deux, aux frais du gouvernement provincial et des municipalités. Ces deux constructions consistent en un caisson ordinaire en pièces de bois rond, rempli de pierre, et formant une enceinte de trois acres en

superficie. La profondeur de l'eau à cet endroit est en général de 12 pieds durant les grandes mers ordinaires.

Dans le cours de l'année, une somme de \$500 fut dépensée à démolir et reconstruire une partie du brise-lames du nord, près du rivage, à son côté sud, qui était considérablement avarié. La nouvelle construction a une longueur de 150 pieds, sur une hauteur moyenne de 12 pieds, et une largeur de 10 à 14 pieds. Elle est faite d'une manière très solide, et est parfaitement lestée et boulonnée. La partie non réparée exigera les mêmes travaux dans le cours des deux ou trois années prochaines.

BIG POND.

Big Pond, comté du Cap-Breton, est situé sur le côté sud de East Bay, un bras du lac du Grand Bras d'Or, à 13 milles de la tête de la baie.

Le quai commencé dans le cours de l'exercice 1887-88 fut complété l'année suivante. Sa longueur est de 269 pieds et sa largeur est de 20 pieds. Il consiste en une approche de fascines et de pierre avec un caisson de 12 pieds et en 5 piles avec des ouvertures de 17 pieds 6 pouces chacune. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large du quai est de 8 pieds, à eau basse, et de 9 pieds 3 pouces lorsque les eaux du lac sont hautes.

Durant le cours de l'exercice 1895-96, une somme de \$150 fut dépensée pour réparer l'approche et les piles extérieures. On plaça 115 verges cubes de pierre dans la pile extérieure et dans les ouvertures du côté ouest des autres piles. Le lest actuellement dans chaque pile est à trois pieds plus bas que le sommet du tablier.

BOULARDERIE (ROSS' FERRY).

Le débarcadère de Ross Ferry, comté de Victoria, est sur le côté nord de l'île Boularderie, à 13 milles à l'ouest de l'entrée principale du lac du Grand Bras d'Or.

Le quai public construit durant l'exercice 1884-85, à un mille et quart à l'est du débarcadère de Ross Ferry, ne pouvant plus être réparé, un contrat fut passé, au mois d'août 1895, pour la construction d'un nouveau quai, à mi-chemin entre l'ancien quai et le débarcadère de la traverse.

Les travaux à être exécutés par contrat sont les suivants : un chemin d'une longueur de 106 pieds ; faire une approche longue de 33 pieds et large de 20 pieds, composée de fascines, d'un terrassement et d'une culée en pierre ; faire une construction, sur pilotis créosotés, longue de 61 pieds et large de 20 pieds ; enfin construire à la tête du quai un caisson de 20 par 50 pieds avec une fondation en pièces de bois créosotés.

Durant le cours de l'exercice 1895-96 le chemin et l'approche ont été achevés. Les dépenses y compris les frais d'inspection, se sont élevées à \$412.67. Presque tout le bois indigène nécessaire a été livré.

BROAD-COVE (ANSE-LARGE).

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

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

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

Au mois de décembre 1890, la construction a été considérablement avariée. La partie à eau basse susmentionnée a été détruite sur une distance de 100 pieds à partir de l'extrémité du large, le sommet a été démolí sur une autre distance de 60 pieds. La pile du large a baissé de 4 à 5 pieds au-dessous de l'eau basse, et la seconde pile à l'eau basse sur au delà de 44 pieds de sa longueur. Le lest des compartiments du côté est s'est vidé jusqu'à 160 pieds de l'extrémité inférieure, et durant les années 1891-94 le quai fut reconstruit, rempli de l'est et renforcé par des défenses à joints clos.

Travaux Publics.

Pendant que l'on faisait des réparations, à l'automne de 1893 et en janvier 1894, le quai fut avarié considérablement par la tempête et le lest s'est vidé à travers les compartiments du côté nord, et comme conséquence le quai fut démoli jusqu'au niveau de l'eau basse, à 207 pieds de l'extrémité intérieure.

Durant le cours de l'exercice 1894-95 le quai fut partiellement reconstruit du côté de terre jusqu'à une distance de 207 pieds de son extrémité intérieure. Durant l'exercice 1895-96 une somme de \$500 fut dépensée pour achever cette reconstruction. Les travaux exécutés sont comme suit : placer au côté sud deux rangées de pièces du parements sur une longueur de 39 pieds du côté sud, de 25 pieds à l'extrémité extérieur et de 52 pieds au côté nord ; poser des longrines et un tablier sur une longueur de 52 pieds depuis l'extrémité extérieure ; mettre en place 25 verges cubes de lest ; poser au côté sud, des défenses à joints rapprochés sur une longueur de 39 pieds, du côté sud de 25 pieds à l'extrémité extérieure et de 95 pieds au côté nord ; enfin placer quelques grosses pierres le long de la façade du nord et du côté du large.

Le quai reconstruit est en bon état ; mais sa façade intérieure est obstruée par du lest qui y a glissé de sorte que les bateaux ne peuvent y aborder qu'à mer haute.

COW BAY (BAIE DES VACHES).

Cow Bay, dans le comté de Cap-Breton se trouve situé sur la côte est du Cap-Breton, à environ 18 milles au nord-est du port Sydney. Grâce aux 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 il y a 20 ou 25 ans, 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 longueur 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 MM. 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 de contreforts et de pilotis jointifs.

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

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

Durant l'exercice 1895-96 la somme de \$3,999.87 fut dépensée pour réparations urgentes telles que reconstruction, pilotis à joints clos, poser du lest dans certaines parties de la place extérieure ; placer du béton contre les pièces de parements, mettre du lest dans les deux contreforts extérieurs et y renouveler le tablier ; faire de menues réparations au contrefort intérieur, renouveler le tablier des trois murs entre les faces intérieures

et extérieures ; enlever les pièces de bois brisées aux extrémités de la façade intérieure et extérieure.

Le brise-lames étant placé dans un endroit exposé aux tempêtes, sur l'extrémité extérieure ayant une fondation peu solide, appuyée sur les restes de la construction originaire, et de plus étant affaibli par les ravages du vers taret, on peut s'attendre à ce qu'il soit exposé à subir des avaris durant les tempêtes du vent d'est.

D'ESCOUSSE.

D'Escousse, comté de Richmond, est une région très populeuse de l'Île Madame, du côté sud du passage de Lennox, détroit qui sépare l'île de la terre ferme et qui relie la baie Saint-Pierre au détroit de Canso.

Dans le cours de l'exercice 1893-94 un contrat a été passé pour la construction d'un quai à Poulement, à une distance d'à peu près un demi-mille à l'ouest du village de D'Escousse, et ce qui a été achevé l'année suivante. L'ouvrage comprend une approche longue de 315 pieds, un terrassement en pierre, long de 107 pieds et un prolongement en pilotis créosotés long de 120 pieds. Par du dragage en 1895 on a obtenu une profondeur d'eau de 10 pieds, à mer toute basse. Les grandes mers montent de 6 pieds et les petites de 4 pieds.

Durant l'exercice 1895-96 la somme de \$236.54 fut dépensée pour la construction d'un plan incliné, du côté ouest du prolongement sur pilotis, et pour l'élargissement de l'approche à son point de jonction avec le grand chemin et le terrassement en pierre.

DIGBY.

La ville de Digby, comté de Digby, a une population de 1,500 habitants et est située à l'extrémité sud-ouest du bassin d'Annapolis. C'est une station importante du chemin de fer Dominion Atlantic, à 250 milles d'Halifax, à 20 milles d'Annapolis, et 67 milles de Yarmouth. Un bateau à vapeur part chaque jour de Digby pour Saint-Jean, N.-B., et se raccordant ainsi avec le service du chemin de fer.

La jetée, qui fut en premier lieu construite par le gouvernement provincial, quelques années avant la confédération, est une construction solide consistant partie en caisson, partie en pilotis, longue de 870 pieds et large de 40 pieds. Son extrémité extérieure a 40 pieds de hauteur. La profondeur de l'eau à cet endroit est d'environ 33 pieds dans les grandes mers ordinaires. Les grandes mers montent de 24 pieds, les petites montent de 18 pieds.

Dans le cours de l'année une somme de \$4,341.99 fut dépensée à remplir un renforcement du côté nord de la jetée par une construction solide sur chevalets à joints clos, sur une longueur de 210 pieds et une largeur de 17 pieds. On renouela aussi et éleva de 1½ à 3 pieds le tablier de l'extrémité extérieure de la jetée sur une longueur de 225 pieds. Le but en remplissant ce renforcement était de permettre au bateau d'accoster le long de la façade nord de la jetée à marée haute et de donner plus d'espace pour débarquer le fret. Cet ouvrage est une amélioration importante et de grande valeur à la jetée qui est dans un excellent état.

EATONVILLE.

Eatonville, autrefois appelé les "Trois Sœurs," comté de Cumberland, est situé sur le côté sud-est du canal de Chignecto, à environ 10 milles au nord du cap de Chignecto, et 35 milles au sud-ouest de Joggins.

Dans le cours de l'exercice 1887-88, le gouvernement dépensa la somme de \$2,000 pour la construction d'un brise-lames long de 123 pieds, large de 20 pieds et d'une hauteur moyenne de 15 pieds pour protéger le port et pour servir au chargement du bois à bord des vaisseaux.

Durant l'exercice 1888-89 on employa une partie du montant voté, \$3,000 pour faire un prolongement de 80 pieds. L'ouvrage était à moitié achevé quand une forte tempête y fit de sérieux dommages. La grève de gravier fut creusée par cette tempête et la façade et l'extrémité intérieure du quai furent minées. Les travaux furent immé-

Travaux Publics.

diatement suspendus, et la balance du crédit fut employée à la construction d'ouvrages de protection sur la grève et a garantir la partie déjà construite durant la saison d'hiver.

Durant le cours de l'exercice 1889-90, le prolongement du brise-lames commencé l'année précédente fut achevé d'une manière satisfaisante. On y dépensa \$2,000. C'est une construction en caisson de bois rond, lesté, garni de défenses, avec lambrissage à joints clos, à l'extérieur fait d'espars aplatis de 6 pouces.

En 1892 on fit, vers le rivage cette fois, un nouveau prolongement long de 205 pieds pour relier l'extrémité intérieure du brise-lames à l'extrémité extérieure du quai de M.M. Eaton. Cette nouvelle construction a une largeur de 20 pieds et une hauteur de 10 à 19 pieds. Sa façade extérieure est en pilotis à joints clos dans toute sa longueur, les pieux sont gros et enfoncés jusqu'au roc. Elle a coûté \$2,700.

Au commencement du printemps de 1895, par suite d'une crue extraordinaire la construction s'enfonça de deux à trois pieds. Dans le cours de l'année on dépensa \$250.61 pour relever et niveler le tablier du brise-lames.

ECONOMY.

Economy, comté de Colchester, est situé sur le côté nord du Bassin des Mines, 17 milles à l'ouest du Grand Village et 21 milles à l'est de Parrsboro'.

Durant le cours de l'exercice 1887-88, le gouvernement y construisit un quai long de 208 pieds d'une largeur de 25 pieds, qui coûta \$2,500.

Durant l'été de 1890, on construisit un prolongement de 100 pieds de longueur et d'une largeur de 25 pieds avec une L longue de 25 pieds à son extrémité extérieure. Le tout coûta \$2,500. Durant l'été 1891, un second prolongement fut construit sur une longueur de 100 pieds, et de la même largeur que la construction antérieure. On dépensa \$2,200. Dans le cours de l'automne de 1891, on construisit un troisième prolongement long de 55 pieds qui coûta \$1,000.

La construction entière est composée d'un caisson en bois rond solidement rempli de lest et garni d'une double défense.

La hauteur moyenne du quai est d'environ 18 pieds et à son extrémité extérieure la profondeur est d'environ 16 pieds à marée haute ordinaire.

Les grandes mers montent de 46 pieds, les basses marées montent de 39 pieds.

Durant le cours de l'exercice financier on dépensa \$159.45 pour renouveler les madriers du tablier de la partie riveraine sur une longueur de 190 pieds et pour poser quelques nouvelles défenses à la pile extérieure.

GEORGEVILLE.

Georgeville, comté d'Antigonish, sur le détroit de Northumberland, est situé à 6½ milles au sud-ouest du Cap Georges et à une distance de huit milles, par terre d'Arisaig sur le détroit de Northumberland et de l'Anse de McNair (McNair's Cove) sur la baie Saint-Georges.

Le quai à cet endroit fut commencé durant le cours de l'exercice 1890-91 et achevé l'année suivante. Sa longueur est 207 pieds, sa largeur de 20 pieds, au sommet avec un L de 20 × 20 pieds. L'approche longue de 87 pieds est en pierre et le reste de la construction est en bois carré. Le quai est complètement rempli de lest et protégé par un lambris et des défenses.

La profondeur de l'eau, à son extrémité extérieure, est de 5 pieds à mer toute basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Durant le cours de l'exercice 1895-96, on dépensa \$1,955.87 pour l'acquisition des matériaux nécessaires à la construction d'un prolongement projeté d'une longueur de 44 pieds afin de rendre le quai jusqu'à une profondeur d'eau de 6 pieds 6 pouces à mer toute basse. L'estimation complète du prolongement est de \$1,200.00.

GRAND ÉTANG.

Grand Etang, comté d'Inverness, est situé sur le golfe Saint-Laurent, environ à mi-chemin entre les ports de Margaree et de Chéticamp. En décembre 1893, un contrat fut passé pour l'exécution de travaux destinés à améliorer l'entrée de cet étang, et partant, à en faciliter l'accès aux bateaux de pêche et aux navires de petit tonnage.

L'ouvrage fût achevé par contrat dans le cours de l'exercice 1894-95, à l'exception du creusage à mer basse entre les jetées et de l'enlèvement du pont et de la culée.

Ces travaux comprennent deux jetées placées à une distance de 87 pieds, l'une de l'autre, sauf à l'entrée où il n'y a que 44 pieds. Chacune des jetées consiste en une construction en fascines et en pierre longue de 135 pieds avec un talus en fascines et pierre en proportion de 3 à 1, long de 130 pieds; en un caisson à parements couverts, long de 100; et en un caisson à parements à joints clos de 30 par 50 pieds dont la fondation est en pièces créosotées. Sur une longueur d'environ 200 pieds, la construction en fascines et en pierre, de chaque côté repose sur un lit creusé à une profondeur de 1 pied, à mer toute basse; le reste de la construction est sur un fond naturel. La profondeur de l'eau, à l'entrée, est de 4 pieds 6 pouces, à mer toute basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Durant les mois de mai et juin 1896, une somme de \$4,299.55 y fut dépensée; de ce montant \$3,690.20 furent employés pour la construction d'un pont sur pilotis et les approches, et \$599.35 furent dépensés pour l'enlèvement de la superstructure et de la culée du vieux pont; aussi pour la construction d'un pont temporaire et le creusage du nouveau chenal, entre les jetées, sur une largeur de 50 pieds et 1 pied de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse, sur une distance de 200 pieds en deçà du vieux pont, et au niveau de l'eau basse au vieux pont.

Le nouveau pont traverse l'étang à 550 pieds plus haut que l'ancienne traverse. Il a une longueur de 563 pieds, y compris les approches en fascines et en pierre, de l'est et de l'ouest, avec les culées en caisson d'une longueur respective de 74 et 51 pieds et la construction sur pilotis longue de 438 pieds. On y a placé des garde-fous en fer sur chaque côté, une ouverture pour les bateaux et un pont-levis temporaire.

Le niveau actuel (en été) de l'étang est d'environ 1 pied au-dessus du niveau adopté de l'eau basse ou 3 pieds au-dessus du niveau actuel de l'eau basse en dehors. Le maximum de la profondeur de l'eau près du pont est de 8 pieds au-dessus du niveau adopté de l'eau basse, et de 18 pieds en y comprenant la boue ou vase.

HALL'S-HARBOUR.

Hall's-Harbour, comté de King, est situé sur le côté sud de la baie de Fundy, environ à 65 milles nord-est de Digby Gut, 12 milles sud-ouest de la baie de Scott, et 12 milles nord-ouest de Kentville, chef-lieu du comté de King. C'est une des gares principales du chemin de fer Dominion Atlantic.

Le village a une population d'une vingtaine de familles, et il y a quelques années on y faisait un commerce maritime considérable qui aujourd'hui a cessé d'exister.

Dans l'année 1839, pour permettre aux bateaux d'accoster le long du chemin public, les habitants, aidés par le gouvernement provincial, construisirent des ouvrages de protection en bois sur les deux côtés du port, espèce de bassin d'un arpent de superficie resserré dans les terres, et à sec à mer basse.

Vers l'année 1844 on prolongea du côté de la mer, sur la rive ouest, cet ouvrage de protection en bois afin d'empêcher l'accumulation du gravier à l'embouchure du bassin et de servir en même temps de brise-lames. Dix ans plus tard on fit un prolongement de 100 pieds. En novembre 1884 la pile extérieure fut balayée par une tempête violente et l'extrémité extérieure se trouva isolée.

Dans le cours de l'année le côté est du brise-lames, qui était en partie démolí et qui menaçait de s'écrouler dans le bassin, fut reconstruit et haussé de deux à cinq rangées de pièces en bois rond. Le tablier de toute l'extrémité extérieure du brise-lames sur une longueur de 102 pieds, fut renouvelé avec des espars aplatis de 6 pouces et on posa aussi de nouvelles longrines. Vingt-six nouvelles défenses furent fixées sur la façade, et on construisit un garde-lames long de 30 pieds, sur une longueur et une hauteur de 5 pieds, fut construit sur le côté ouest de l'extrémité riveraine qui fut recouvert de gravier et nivelée de façon à donner accès aux voitures.

Ces travaux ont coûté \$450.

Travaux Publics.

HARBOURVILLE.

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

Le port, qui n'a qu'une longueur de 400 pieds sur une largeur de 200 et qui devient à sec à mer basse, est formé par l'embouchure du ruisseau de Givan et peut donner, à mer haute, un abri sûr contre tous les vents aux bateaux qui ont un tirant d'eau de pas plus de 14 pieds.

On a construit sur chaque côté de l'entrée du port deux brise-lames ou jetées à parements ouverts. Le gouvernement provincial avait fait exécuter ces travaux, il y a plusieurs années, alors que le commerce maritime était florissant. Ce commerce a diminué beaucoup depuis la construction du chemin de fer Dominion Atlantic.

Le brise-lames du côté ouest fut prolongé en 1876, par le gouvernement, qui y dépensa \$2,000. Depuis plusieurs petits montants, au total de \$3,400, y furent dépensés en réparations ou nouvelles constructions à l'un ou à l'autre de ces brise-lames.

Dans le cours de l'année \$50 furent dépensées à solider et renouveler la couverture d'une partie de la protection, sur le côté ouest du brise-lames. On y remplaça aussi quelques madriers qui étaient brisés et dangereux pour les voitures.

MARGAREE.

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

Son entrée s'effectue par un chenal obstrué par une barre de sable mouvant sur laquelle il n'y a, parfois, que 5 pieds d'eau à l'extrême eau basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Le côté ouest de l'entrée du port est protégé par une jetée construite par le gouvernement provincial et prolongée et réparée par le département.

A la suite d'une haute marée extraordinaire, le 29 décembre 1894, le bac de sable, sur le côté est de l'entrée fut coupé en deux endroits. La plus grande ouverture, près de l'extrémité ouest du banc, avait une largeur de 200 pieds au plus haut niveau de l'eau, et une profondeur moyenne de six pieds et demi à mer toute basse. Le fond de cette brèche avait 80 pieds de largeur. La plus petite ouverture avait 60 pieds de largeur à mer haute et 5 pieds de profondeur à mer toute basse. Le fond était large de 24 pieds.

En avril et mai 1895, la plus grande ouverture fut fermée au moyen d'une construction en fascines et en pierre, large de 24 pieds au sommet et dépassant de 3 pieds le niveau de l'eau très haute. Une construction large de 10 pieds, érigée par les pêcheurs, à travers la petite ouverture fut élargie jusqu'à 20 pieds et haussée de $2\frac{1}{2}$ pieds au dessus du niveau de l'eau très haute.

Durant le cours de l'exercice 1895-96, une somme de \$2,196.57 fut dépensée pour hausser et prolonger les ouvrages de protection de la grève. L'extrémité ouest de la barre de sable sur une longueur de trois cents pieds, la construction fut haussée de 7 pieds au-dessus du niveau des hautes marées. La largeur de la nouvelle construction était de 20 pieds au sommet et sa hauteur moyenne de 3 pieds 6 pouces. Sur une longueur de cent soixante-quinze pieds; on haussa ces travaux jusqu'à 8 pieds au-dessus du niveau de l'eau très haute, avec une largeur de 16 pieds au sommet, ce qui faisait une hauteur moyenne de 1 pied 6 pouces. Sur une longueur de treize cent cinquante-trois pieds on haussa cet ouvrage de protection jusqu'à 7 pieds au-dessus du niveau des hautes-marées, avec une largeur de 16 pieds au sommet, ce qui faisait une hauteur moyenne de 2 pieds 10 pouces.

La grève a maintenant une hauteur de 7 pieds et plus au-dessus du niveau des hautes marées, à l'exception de 23 pieds, à son extrémité est qui est plus basse de 2 pieds.

MONK'S-HEAD.

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

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

Dans le cours de l'exercice de 1894-95, on ouvrit un chenal pour les bateaux entre le lac Dunn et le port d'Antigonish. On pratiqua une tranchée, avec talus latéraux, jusqu'à une profondeur d'un pied et demi au-dessous du niveau de l'eau basse. On construisit un pont et on acquit le droit de passage.

Durant l'exercice 1895-95 la somme de \$204.72 fut dépensée pour achever ces travaux. Le chenal alors avait 6 pieds de largeur au fond, au niveau de l'eau basse, et des talus latéraux avec une inclinaison de $1\frac{1}{2}$ à 1.

Depuis l'achèvement du chenal, le courant a fait des brèches à certaines parties des talus et a affouillé les culées du pont qui se sont considérablement enfoncées.

JETÉE DE PARRSBORO'.

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

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

Elle a 431 pieds de longueur, une largeur de 27 à 29 pieds, et une hauteur de 32 pieds à son extrémité extérieure, et elle fut construite en 1864-65 par le gouvernement provincial. Plus tard le ministère des travaux publics du Canada y a fait des réparations considérables et fréquentes.

Dans le cours de l'année on dépensa \$1,447.28 pour pratiquer une ouverture de 12 pieds de largeur sur une profondeur de 10 pieds, à travers la jetée près du rivage, afin de donner passage au gravier et de diminuer la grande pression contre son côté ouest. A même ce montant on renouvela le tablier de la jetée, à son extrémité riveraine sur une longueur de 80 pieds ainsi que celui du plan incliné. On renouvela aussi quelques défenses sur l'extrémité du large.

PORT-LORNE.

Port-Lorne, autrefois Port-William ou Anse de Marshall, comté d'Annapolis, est situé sur la rive sud de la baie de Fundy, à 32 milles au nord-est de Digby Gut et à 6 milles nord-ouest de la station Paradis, sur le chemin de fer Dominion Atlantic. L'établissement comprend une population de 300 habitants dont la pêche et la culture sont la principale industrie; quelques-uns s'occupent aussi du commerce de bois.

En 1835, les habitants, aidés par le gouvernement provincial, construisirent un brise-lames et depuis cette année jusqu'en 1867, environ \$16,000.00 furent dépensées sur cette construction en réparations et en renouvellements.

De 1872 à 1884 le ministère des travaux publics fit à ce brise-lames un prolongement de 167 pieds et depuis cette date des réparations considérables y ont été faites. Le brise-lames se compose d'un caisson en bois rond rempli de lest, d'une largeur de 25 pieds par 36 pieds à son sommet, et d'une hauteur de 25 pieds à son extrémité extérieure. Les grandes mers montent de 32 pieds et les basses marées de 28 pieds.

Durant le cours de l'année des liernes en forme de genous ont été fixées à la partie en "échelon" et quelques madriers qui avaient été balayés par la tempête ont été renouvelés, ce qui a coûté \$20.00.

PORT-MAITLAND.

Port-Maitland, comté de Yarmouth, connu sous le nom de Anse Verte (*Green Cove*) est un village important au point de vue de la pêche et de la culture. Il est situé sur le côté sud-est de la baie de Fundy, à 12 milles au nord de la ville de Yarmouth. Le village lui-même a une population d'environ 400 habitants, mais il y en a beaucoup plus dans les établissements environnants qui y viennent faire le commerce maritime et le

Travaux Publics.

commerce de la pêche. Après la ville de Yarmouth, ce port est l'établissement le plus important et le seul important du comté. C'est le centre de l'industrie de la pêche qui est très florissante.

Les travaux, qui y furent commencés, vers l'année 1859, par le gouvernement provincial, consistent en deux brise-lames en caisson, dont l'un à l'est et l'autre à l'ouest. Le premier a une longueur de 400 pieds, le deuxième a une longueur de 500 pieds. Entre ces deux brise-lames se trouve situé un port très commode à marée haute, d'une étendue d'environ $2\frac{1}{4}$ acres.

Les grandes mers montent de 18 pieds, et le port, à mer basse, est à sec jusqu'à l'extrémité extérieure du brise-lames.

Dans le cours de l'année, la somme de \$271.71 fut dépensée pour l'achat des matériaux nécessaires à la réparation d'une brèche sérieuse faite à l'extrémité riveraine du brise-lames ouest. Les travaux exécutés consistent dans la reconstruction d'une partie du brise-lames sur une longueur de 90 pieds, une largeur de 15 pieds et une hauteur de 10 à 12 pieds. La main-d'œuvre fut fournie gratis par les habitants.

SEA-SIDE.

Sea-Side est situé sur le côté est de la baie de Saint-Georges, près de l'entrée sud du port de Port-Hood, à environ 2 milles à l'ouest de Port-Hood, chef-lieu du comté d'Inverness.

Au mois de mars 1896, un contrat fut passé pour la construction d'un quai long de 300 pieds et large de 20 pieds au sommet. Il devait consister en un caisson à parements ouverts, complètement rempli de lest, et garni de défenses à joints clos à son extrémité extérieure. La fondation devait être en pin jaune de la Caroline du Nord, préparé à la créosote. Il devait y avoir une profondeur de 7 pieds au bout du quai à mer toute basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

La construction de ce quai fut commencée au mois de mai et les travaux étaient avancés à la fin de l'exercice financier. Les dépenses, y compris les frais d'inspection, se montaient à \$2,847.50.

(WEST) CHEZZETCOOK-OUEST.

L'anse de Chezzetcook, comté d'Halifax, est à environ 15 milles à l'est du port d'Halifax. Elle a environ un demi-mille de largeur à son embouchure et s'étend à 5 milles dans les terres ; elle reçoit, à sa tête, les eaux du lac Chezzetcook et d'autres lacs. Il y a, dans l'anse, plusieurs îles qui, à cause de leur position relative, partagent l'anse en deux chenaux, appelés respectivement la Chezzetcook de l'est et la Chezzetcook de l'ouest.

Dans le but de créer un travail d'affouillement dans le chenal de l'ouest, pour ainsi le creuser, on a construit en 1892, à l'extrémité sud de l'île de Conrod, un brise-lames ou môle long de 900 pieds avec une \perp à l'extrémité du large, longue de 200 pieds. L'ouvrage a été fait par contrat pour une somme totale de \$11,160.97.

Dans le cours de l'exercice financier le sommet du brise-lames, qui avait été avarié par des tempêtes violentes au printemps de 1895, fut renouvelé sur une hauteur variant de 2 à 4 pieds et sur une longueur de 363 pieds. Ce qui couta \$500.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

ANDERSON'S-HOLLOW.

A Anderson's-Hollow, dans une anse de la baie de Salisbury, sur la côte d'Albert, un quai servant aussi de brise-lames, long de 550 pieds, large de 25 au sommet et d'une hauteur originaire de 27 pieds au bout du large, fut commencé en 1879 et achevé cinq ans plus tard.

Cette construction fut avariée par une tempête, le 21 novembre 1895. Le phare et une partie du brise-lames furent balayés tandis que la tête et le sommet furent démolis. Dans le cours de l'année une somme de \$33.67 fut dépensée à boulonner les pièces de bois, qui s'étaient détachées du quai et à le garantir autant que possible contre d'autres dommages.

CAP-TOURMENTINE.

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

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

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

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

L'année suivante on a remplacé au-dessous des planches de la façade inclinée 321 pieds linéaires de madriers rongés par les vers et on a posé 90 pieds linéaires de planchéage neuf.

En 1895-96 des réparations semblables furent faites et 414 pieds linéaires de longrines rongées par les vers furent renouvelés; 117 pieds linéaires de la façade inclinée furent remplacés, ce qui coûta \$429.29.

Le port est fréquenté par les navires qui font le commerce de bois de construction avec le Royaume-Uni. L'avantage qu'il offre, c'est que le bois peut être expédié à l'étranger sans qu'il soit nécessaire de le mettre en radeaux, de sorte que sa valeur ne se trouve nullement dépréciée. C'est ce qui explique pourquoi il a remplacé le port de la Baie-Verte, qui était auparavant un centre de commerce de bois de construction.

A cause des ravages causés par le ver taret tous travaux qui seront exécutés à l'avenir dans le détroit de Northumberland devront être faits en bois préparé à la créosote, en pierre ou en béton. Le Cap-Tourmentine étant dans des conditions semblables relativement au taret on devrait dès à présent protéger avec de la pierre la façade extérieure des constructions. Pour le quai où viennent accoster les navires, pendant l'hiver, il est mieux d'employer du béton.

DALHOUSIE.

Le port de Dalhousie, chef-lieu du comté de Ristigouche, est situé à la tête de la baie des Chaleurs en aval de l'embouchure de la rivière Ristigouche. C'est un port sûr, d'une profondeur de 6 à 7 brasses, offrant un bon mouillage et est considéré comme le meilleur du Nouveau-Brunswick pour la saison de la navigation. Pour l'usage des navires qui transportent le bois de construction le ministère, en 1887, fit construire au bout de la jetée du chemin de fer Intercolonial, un quai de délestage long de 300 pieds et large de 20. Ce quai est placé presque parallèlement au rivage, dans une profondeur de 15 pieds d'eau à mer basse. Dans certains endroits cette profondeur n'est que de 7 pieds, à cause des battures. L'action de la glace paraît être plus grande sur la rivière Ristigouche qu'en aucuns autres endroits de la côte, aussi a-t-on remarqué que les jetées de Dalhousie ont été dérangées.

Le sommet du quai de délestage ayant été déplacé d'à peu près 2 pieds on a placé une certaine quantité de pierre à l'arrière et au bout afin de diminuer la pression exercée par la glace. Quelques pilotis brisés ont été remplacés. Les sommes dépensées pendant l'exercice financier ont été de \$262.07.

Travaux Publics.

L'exportation transatlantique du bois de construction a été de 17 millions de pieds durant l'année dernière.

GARDNER'S-CREEK.

Au 1er juillet 1895, un contrat fut passé pour la construction d'un quai à Gardner's-Creek, dans le but de faciliter l'expédition du bois de cet endroit. Le quai, placé dans une anse (environ 20 milles à l'est de Saint-Jean et dans le même comté) et protégé par McCoy's-Head contre les vents du sud-ouest, se compose d'un caisson à parements ouverts, en bois carré, long de 204 pieds et lambrissé au nord et à l'est. A la tête du quai la profondeur de l'eau est de 21 pieds dans les grandes mers et les bateaux caboteurs y accostent facilement. Mais comme pour tous les autres quais de cette côte, il n'y a pas d'eau à mer basse.

A la fin de l'exercice financier, un tiers de l'ouvrage était achevé. Les montants payés durant le cours des travaux ont été de \$2,340.

BRISE-LAMES DE LA POINTE DU NÈGRE.

Outre les avantages de sa position pour le débarquement des cargaisons qui y sont transportées, le port de Saint-Jean, placé à l'embouchure de la rivière de ce nom, est surtout remarquable par la grande profondeur de l'eau (26 pieds dans les grandes mers) et l'absence de glace durant l'hiver. Généralement parlant, le port est à découvert du sud-est au sud-ouest, mais les vagues venant du sud sont brisées par l'île aux Perdrix et celles arrivant du sud-ouest sont affaiblies par le brise-lames de la Pointe du Nègre, tandis que la batture, qui s'étend de la péninsule, sur laquelle la ville est bâtie, modère les effets des vagues du sud-est débordant autour de la Pointe Mispec. Le rocher de l'île aux Perdrix, sur lequel s'élèvent un phare et une station de quarantaine, partage l'entrée du port en deux chenaux, l'un à l'est et l'autre à l'ouest. Dans le chenal principal ou celui de l'est, il y a une profondeur d'eau de 21 pieds sur la batture, dans les grandes mers ordinaires, selon les indications de la carte marine. Certaines personnes prétendent qu'il n'y a que 18 pieds d'eau. D'après les informations obtenues lorsque le steamer *Lac Ontario* toucha le fond, le 7 avril dernier, la profondeur de l'eau sur la batture, à l'endroit touché, devait être de 17 pieds telle qu'établie par le rapport de l'ingénieur qui faisait le relevé des marées. Il est possible que cette différence de profondeur puisse être expliquée par le fait que le sable mouvant de cette batture, qui change chaque année la direction du chenal, dont la profondeur actuelle ne peut être établie d'une manière certaine que par un examen.

A une distance d'un demi-mille, en dedans du sommet de la batture, on trouve une profondeur de cinq brasses d'eau tandis que, plus loin entre les quais principaux, des deux côtés du pont (large de 500 verges à cet endroit) il y a 12 brasses au milieu du chenal.

Le chenal de l'ouest, profond de 10 à 14 pieds à mer basse et originairement large de 1,200 verges, a été rétréci par la construction du brise-lames de la Pointe du Nègre, qui a une longueur de 2,200 pieds. Les raisons officielles pour la construction de ce brise-lames sont mentionnées dans les rapports du ministre des travaux publics pour les années 1875 et 1882 :

"1875.—Ce brise-lames part de la Pointe du Nègre et s'étend vers le sud-ouest à l'entrée ouest du port de Saint-Jean. Quand il sera achevé sa longueur sera de 2,250 pieds il fermera le chenal de l'ouest sur cette distance, laissant néanmoins une largeur de 1,000 pieds au bout du large de l'île aux Perdrix. Le but de cette construction est de briser les vagues qui entrent avec violence dans le port de Saint-Jean, durant les tempêtes de vent sud-ouest dans la baie de Fundy, et qui rendent ainsi dangereux sinon impossible l'accès du port aux navires qui veulent alors y entrer."

"1882.—Les vents de sud-ouest grossissent les vagues de la mer dans le chenal de l'ouest et rendent son entrée dangereuse aux navires qui sont exposés à être jetés sur la batture du chenal de l'est. Au printemps 1875 on commença la construction d'un brise-lames, long de 2,250 pieds, qui devait partiellement boucher le chenal de l'ouest. Cette construction fut achevée en septembre 1877."

La carte démontre qu'aussi longtemps qu'il y aura un passage entre le brise-lames de la Pointe du Nègre et l'île aux Perdrix, les vagues poussées par les vents du sud-ouest pousseront vers les récifs les navires qui entreront dans le chenal principal ou le chenal de l'est.

Le brise-lames consistait au commencement en une construction en caisson large de 30 pieds à la base et de 15 pieds au sommet, protégée des deux côtés par des talus en pierre dont l'inclinaison du côté de la mer était de 2 à 1 et de 1 à 1 du côté du port. Au mois de février 1879, 1,300 pieds linéaires du caisson furent balayés sur une hauteur variant de 13 à 10 pieds à partir de la surface, et le talus en pierre fut abattu par l'action de la vague à une inclinaison se rapprochant de l'angle naturel que devaient prendre les pierres sous l'effort de l'attaqué à laquelle elles devaient résister. En 1880 on fit des réparations temporaires et l'année suivante un contrat fut passé pour remplacer par un lourd empierrement le caisson démoli par la tempête de 1879 et l'on donna au talus du côté de la mer une inclinaison de 3 à 1. Ces travaux durèrent six ans. L'inclinaison du talus quoique diminuée eut encore une pente plus raide que l'angle naturel, et en conséquence malgré leur pesanteur et leur surface unie les pierres furent bientôt déplacées par la mer. Le brise-lames sur une longueur de 50 pieds et sur toute sa hauteur (5 pieds au-dessus de l'eau haute) le pilier en maçonnerie, construits par le même contrat, pour supporter une balise, furent balayés. De 1891 à 1894 des réparations partielles furent faites. On plaça de grosses pierres au bout du brise-lames surtout pour empêcher la démolition de la fondation du phare. En mai et juin 1895 quatre grands blocs de béton furent placés pour les mêmes raisons en avant et au pied du brise-lames.

Durant le dernier exercice financier, sept blocs en béton en forme de quart de cercle furent coulés sur place, environ au niveau de la marée basse ordinaire pour servir d'appui au pied du talus formé de grosses pierres de granit, l'inclinaison étant de 4 à 1. Ces blocs pesaient de 59 à 91 tonnes, chacun et tous, excepté les plus pesants, furent faits dans une seule marée. La jetée en granit fut renforcée par une couche de béton semi-circulaire, d'une épaisseur moyenne de 7 pieds avec une inclinaison très prononcée, et placée sur le devant de la jetée jusqu'au niveau des grandes mers. Les blocs du pied étaient longs de 15 pieds, larges de 12 et à moins que la nature du fond ne l'exigeât autrement, hauts de 3 pieds, s'inclinant en montant en proportion de 4 à 1. Chaque bloc pouvait prendre son lit indépendamment des autres, mais tous étaient tenus ensemble par des clefs obliques en béton. A l'intérieur du quart de cercle formé par des blocs de béton les pierres de la construction primitive furent assemblées à coulis de ciment autant que les fonds le permirent et mélangés à des petits quartiers de granit, pour continuer le talus, car l'absence de l'ontillage nécessaire ne permettait pas que l'on se servit de gros blocs de granit, mais la pesanteur étant surtout nécessaire, le talus ainsi cimenté se brisa en partie durant l'hiver.

Afin de faire porter sur la façade du large du brise-lames les vagues qui actuellement passent par-dessus la batture et envahissent le port, on a commencé sur la rive la construction d'un éperon fait en pilotis, fascines, pierre et en pièces de bois. Sa longueur est de 270 pieds, sa largeur de 8 pieds et sa hauteur de 4 pieds. Cette construction n'est pas terminée. Les dépenses de l'année ont été de \$7,261.87.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

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

Le bassin total de la rivière, de sa source à son embouchure, est d'environ 26,000 milles carrés, superficie presque égale à celle de toute la province du Nouveau-Brun-

wick ; mais un peu plus seulement de la moitié de la province est arrosé par ce cours d'eau. La rivière est considérée comme navigable, pour les navires tirant 15 pieds d'eau, sur une distance de 50 milles à partir de son embouchure ; mais on n'a encore aucune donnée certaine sur ce point. On y trouve une profondeur d'un peu moins de 9 pieds à eau basse jusqu'à Frédéricton, à 84 milles de la mer et 6 milles en aval de Springhill, tête de la marée.

Cette rivière présente trois phénomènes remarquables : les grandes chutes, les chutes de marée et les crues annuelles. Bien qu'en été le cours d'eau douce, à partir de Woodstock jusqu'à Frédéricton, ait de 600 à 1000 pieds de large et s'élargisse davantage après avoir atteint le niveau de la marée, l'embouchure proprement dite, ou la gorge, ne mesure que 400 pieds de largeur à eau haute. Ici, "à marée basse, le niveau de l'eau de la rivière est de 11 à 15 pieds de la mer, et comme les marées ordinaires montent de 23 à 27 pieds, le niveau de la mer à eaux hautes est de 8 à 12 pieds plus haut que les eaux de la rivière. Ainsi, il y a deux chutes lors de chaque marée, savoir, une vers l'extérieur et l'autre vers l'intérieur, et les navires ne peuvent passer que lorsque les eaux de l'océan et celles de la rivière sont de niveau, et cela n'a lieu que pendant l'espace d'environ 10 minutes à chaque flux et reflux. En tout autre temps, le chenal est impraticable ou extrêmement dangereux."

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

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

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

Le port de Saint-Jean est ouvert toute l'année, mais la rivière est couverte de glace à partir de novembre jusqu'à avril. Ordinairement, l'eau commence à monter au commencement d'avril ; elle atteint son plus grand point d'élévation dans les premiers jours de mai, et se maintient à un haut niveau pendant 2 ou 3 semaines.

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

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

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

La rivière peut se diviser en trois sections :

1. De Saint-Jean à Frédéricton, distance de 84 milles, section navigable pour les steamers et les voiliers exigeant 11 pieds d'eau, à marée basse. Principaux obstacles : les bancs d'Oromocto, qui ont un peu plus d'un mille et demi de longueur et qui donnent à l'heure qu'il est un peu moins de 9 pieds à eau basse.

2. De Frédéricton à Woodstock, distance d'environ 65 milles, section navigable pour les navires exigeant 3½ pieds d'eau, à marée basse. Les obstacles à la navigation

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

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

Sur quelques-uns des tributaires, où les chemins de fer ne se rendent point l'approvisionnement des chantiers de bois se fait au moyen de bateaux remorqueurs pour lesquels on creuse un chenal.

Section 1.

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

Afin d'améliorer le chenal navigable, le ministère a fait construire, entre 1877 et 1881, un barrage de 2,200 pieds de long, qui s'étend de la rive droite de la rivière jusqu'à l'extrémité d'amont de l'île de Thatch. Ce barrage ferme complètement le chenal occidental (c'est le plus étroit) lorsque l'eau est au-dessus de la moitié du niveau qu'elle atteint à l'époque des crues, et rétrécit toute la rivière de 150 verges. Les premiers 100 pieds du barrage, à partir du rivage, sont en fascines et en pierres, et le reste se compose d'une charpente à encaissement doublée du côté supérieur et recouverte de planches. Une digue en pilotis établit la communication entre l'ouvrage et la tête de l'île de Thatch.

En 1894-95, une jetée en pierre, assise sur des matelas en fascine, consistant en branches vertes couchées entre deux lits de fascines tressées, a été construite comme point de départ de l'extension future. En même temps, un ouvrage de protection en fascines et en pierres a été établi le long du barrage afin d'aider à l'accumulation de la vase. Deux cent quatre-vingts pieds linéaires de fascines et de pierres ont été placés sur l'île d'Oromocto pour empêcher le rivage d'alluvion de s'affouiller sous l'action du courant, dont la force va être augmentée par les ouvrages nouvellement construits.

Il est important que ces ouvrages soient soutenus par la vase et qu'ensuite que l'on plante des saules dans cette vase, aussitôt que possible, afin que plus tard ces ouvrages de protection soient solides et se tiennent d'eux-mêmes. Pour atteindre ce but il suffit de construire des petites digues et barrages en fascines.

Dans le cours de l'exercice financier une somme de \$96.79 a été dépensée pour renouveler le lambris et le tablier de cette construction. L'année prochaine un montant considérable sera nécessaire pour remplacer les autres matériaux du même genre, enlevés par la glace, au printemps. Durant l'exercice 1895-96 on a enlevé dans le goulet de

Travaux Publics.

l'île de Thatch une batture qui nuisait au passage des bateaux à vapeur qui font station à Oromocto. En continuation de l'exécution du grand projet qui consiste à améliorer la navigation des rivières entrent les marées, tel que le demande la requête du bureau du commerce de Frédéricion, on a creusé aux frais de la province un chenal long de 950 pieds, large de 125 et d'une profondeur de 11 à 14 pieds à mer basse.

Section 2.

On a commencé en 1894-95 les travaux nécessaires pour permettre aux bateaux à vapeur de naviguer entre Frédéricion et Woodstock. Un dragueur a été loué et employé à creuser les battures de Springhill à une profondeur de 3 pieds 6 pouces à mer basse. A cause du manque de l'outillage convenable l'ouvrage n'a pu être continué l'année dernière. En utilisant la marée pour la navigation entre Saint-Jean et Frédéricion les bateaux transportent des voyageurs et du fret tous les jours, tandis que sur la Washedemoak, le Grand Lac, la baie Bellisle et la Kennebecasis ont aussi entre eux leurs communications pendant la saison de navigation. En aval de Frédéricion un bateau à vapeur monte et descend tous les jours dès l'ouverture de la navigation, au printemps, et se rend jusqu'à Bear Island, Springhill, aussi longtemps que la profondeur de l'eau le permet. Les battures ordinairement arrêtent cette navigation vers la première semaine de juin. La navigation se fait ensuite jusqu'à l'hiver (à moins que la rivière se gonfle et permette au bateau à vapeur de naviguer) au moyen de barges hâlées par des chevaux. Les sentiers de hâlage exigent des réparations tous les ans et il en sera ainsi tant que les barres n'auront pas été enlevées et que la navigation par bateaux à vapeur ne durera pas tout le cours de l'été.

Une somme de \$180.25 a été dépensée, l'année dernière entre la rivière à l'Anguille et l'île à l'Ours, pour miner des cailloux et niveler les sentiers de hâlage.

Section 3.

Sur le haut de la rivière, on a fait sauter des rochers qui mettaient obstacle au passage des billots aux endroits suivants : au Rapide de Femme, au bas des Grandes Chutes, 40 verges cubes ; à la Petite Rivière au-dessus de la Tobique, 80 verges cubes ; à l'anse de Hanson en amont de la Tobique, un rocher d'une superficie de 3,600 pieds carrés, d'une hauteur irrégulière, dont le maximum était de 7 pieds au-dessus de l'eau basse, a été nivelé jusqu'à 18 pouces au-dessus de l'eau basse. Les dépenses se sont montées à \$382.46. Des sentiers de hâlage et des chenaux pour bateaux ont été construits sur la rivière Verte dans le mois d'octobre précédent à un coût de \$200, soit un total de \$231.90 en comptant l'inspection. Sur la rivière Saint-François on a dépensé \$223.25 d'une somme de \$300 votée pour nettoyer les chenaux et améliorer les sentiers de hâlage entre les rapides du lac Traverse et les rapides du Chêne.

SHÉDIAC, POINTE DU CHÈNE.

Shédiac, comté de Westmoreland, est le sixième sur la liste des ports du Nouveau-Brunswick où se fait le commerce de madiers et un des seuls trois ports naturels de la côte du golfe dans cette province (Dalhousie et Caraquet étant les deux autres) qui ne sont pas obstrués par une batture. La distance en chemin de fer entre ce port et Saint-Jean est de 109 milles, il est de 40 milles, par eau, du Cap-Tourmente, dans le même comté. Se trouvant vis-à-vis de Summerside, à une distance de 36 milles, c'est un poste très commode pour le trafic d'été avec l'île du Prince-Edouard.

Pour protéger la jetée du chemin de fer, à la Pointe du Chêne, près de l'embouchure du port le ministère construisit en 1875 un brise-lames isolé de 600 pieds de longueur et le relia six ans plus tard à cette jetée par un quai de délestage. En 1881-82 un autre ouvrage de protection fut construit, c'était un second brise-lames isolé, long de 600 pieds placé tout près du rivage.

Le brise-lames construit en 1875, qui avait été rongé par les vers, fut détruit au cours d'une tempête en 1891. En 1893, un contrat fut passé pour la reconstruction de ce brise-lames, et les travaux furent terminés en décembre 1894. Le nouveau brise-lames proprement dit a 600 pieds de long et 28 pieds de large au-dessous du niveau des eaux

basses ; il présente une inclinaison de 1 à 1 à partir d'un point un peu au-dessus de ce niveau jusqu'à 6 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes. A l'extrémité septentrionale, la communication fut établie avec le quai à délestage au moyen d'un nouvel ouvrage de 40 pieds de longueur. Les façades extérieures et les entretoises de la substruction sont en bois créosoté ; la construction est protégée par des pilotis jointifs et des palissades aussi en bois créosoté. Le reste des pièces, ainsi que la superstruction, sont en bois ordinaire.

Durant le dernier exercice financier on fit des réparations à la façade du quai de délestage, sur une longueur de 183 pieds. Le taret y avait rongé le pilotis à joints clos. Cette construction n'étant fondée que dans une profondeur de 14½ pieds à mer basse, ne satisfaisait pas aux demandes du commerce, car les navires ne pouvaient y accoster pour prendre leur cargaison de bois. Il faut au moins que la profondeur aux quais soit de 19 pieds à Shédiac. Dans le but d'atteindre cette profondeur (4½ au-dessous de la fondation du caisson) on construisit une nouvelle superstructure dont la façade était appuyée sur des pilotis, préparés à la créosote, enfoncés au-dessous du niveau de dragage. Dans le corps de la construction le pilotis était en bois dur ordinaire non préparé à la créosote. La façade contiguë du quai du chemin de fer subit actuellement les mêmes changements sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, de sorte qu'une profondeur uniforme de 19 pieds à mer basse sur une étendue plus grande permettra aux steamers d'un fort tirant d'eau d'y accoster. La nouvelle superstructure d'une largeur de 20 pieds au sommet et d'une hauteur de 8 est garnie des parements en bois carré, et est solidement liée aux pilotis courts enfoncés dans le lest que les navires ont jeté en arrière du caisson. Le montant dépensé a été de \$2,462.03.

PROVINCE DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

BELFAST.

La jetée de Belfast, située dans le comté de Queen, se trouve sur la rive sud de la baie Orwell, à environ un mille du village d'Eldon. Cette jetée fut construite par le gouvernement de l'Île du Prince-Edouard, plusieurs années avant la confédération et ce ministère en prit charge en 1883. Elle a une longueur de 600 pieds avec une aile de 130 pieds faisant face au chenal, qui à cet endroit a une profondeur de 5 pieds à mer basse, 14 pieds dans les grandes mers qui montent de 9 pieds.

Lorsque le département prit cette jetée sous son contrôle c'était une vieille construction. Chaque année divers montants y sont dépensés pour la maintenir dans un état passable. Dans le cours de la dernière saison une somme de \$50.03 a été employée pour réparations générales au tablier de l'aile, pour renouvellement de dépenses au coin du côté du nord et pour faire un chemin en pierre cassée et en glaise, conduisant à la jetée.

BRAE.

Le Port de Brae, comté de Prince, est situé sur la côte nord de la baie d'Egmont, 8 milles à l'est de la Pointe Ouest et environ 6 milles au sud de la station de Coleman sur le chemin ne fer de l'Île du Prince-Edouard.

Il se trouve à l'embouchure de la rivière de Brae, protégé par l'île de Brae où la profondeur de l'eau est de 6 pieds à mer basse. Ce serait un poste important de pêche, un havre de refuge excellent pour les petits navires et un endroit des plus convenables pour l'expédition des produits du pays, si un banc de sable, presque à sec à mer basse, n'en obstruait complètement l'entrée. Cette barre est située à 400 pieds en dehors de l'extrémité est de l'île.

Afin d'obvier à cet inconvénient les habitants de ce district ont commencé, il y a quelques années, la construction d'un brise-lames. L'entrée du port (large de 800 pieds à cet endroit) se trouvant ainsi rétrécie, le courant est devenu plus fort et a réussi à creuser un chenal par l'affouillement de la barre de sable. Ce brise-lames avait une longueur de 350 pieds et une largeur de 18 pieds. Il se composait d'une construc-

Travaux Publics.

tion en pieux et en fascines, remplie de lest et de terre glaise à son sommet. Le ministère en 1891-92 y fit un prolongement de 200 pieds. Mais comme cet ouvrage ne constituait que la moitié des travaux nécessaires à faire disparaître ce haut-fond, son efficacité fut presque nulle et l'entrée du port fut peu améliorée. Ce brise-lames fut cependant d'un grand avantage en permettant aux petits navires de venir prendre leurs cargaisons à son extrémité extérieure, ces cargaisons y étant amenées directement par voitures et non par bateaux. Depuis que le ministère a fait ces travaux, les habitants de l'endroit ayant négligé, surtout durant les deux dernières années, d'entretenir ce chemin pour voiture, qui avait été balayé par la grande mer, le gouvernement y dépensa le printemps dernier la somme de \$844.50 en reconstruction et en réparations.

L'intérieur du brise-lames fut reconstruit sur une longueur de 350 pieds, l'extérieur sur une longueur de 200 pieds et tous deux haussés de 1 à 1½ pied. Ainsi réparé ce quai sera d'un grand avantage aux bateaux de pêche et aux navires de commerce.

CLIFTON.

La jetée de Clifton, comté de Queen, est située sur la rive sud de la "Rivière Sud-Ouest," à environ 2½ milles en aval de son entrée dans le port de New-London et immédiatement en amont du pont public qui traverse la rivière. Cette jetée qui fut construite, il y a plusieurs années, par le gouvernement provincial pour l'avantage des habitants de ce district est une de celles qui passaient en 1883 sous le contrôle du ministère. Elle a une longueur de 260 pieds et elle s'étend d'un côté de la rivière jusqu'au chenal. Il y a une profondeur d'eau de 14 pieds, au bout de la jetée, à mer basse et 18 pieds à mer haute. Les navires marchands de gros tonnage qui entrent dans le port de New-London y abordent très facilement.

La jetée sur une longueur de 58 pieds est large de 25 pieds (sa largeur étant ailleurs de 17½ à 20 pieds). Les longrines et le tablier de la pile extérieure ainsi que du pont recouvrant l'ouverture s'étant brisés et ayant été démolis on dépensa la somme de \$201.01 durant la dernière saison pour y faire les réparations nécessaires. On renouvela les longrines, les pièces de garde et le tablier de la pile extérieure qui fut aussi nivelée et haussée de trois pieds. "L'arche" fut renforcée par une palissade à joints clos. On posa quatre nouveaux poteaux d'amarrage et neuf défenses sur les côtés et à l'extrémité de la pile extérieure. On fit un chemin conduisant à l'approche ou culée, en pierre cassée et en gravier.

KIER'S SHORE.

La jetée de Kier's-Shore, comté de Prince, est située sur la rive est de la baie de Richmond, à environ 7 milles du village de Kensington, station du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. Cette jetée a été construite par les habitants de la localité aidés du gouvernement provincial. Elle passa, en 1883, sous le contrôle du ministère. Durant l'exercice 1894-95 des réparations considérables y furent faites. Une pile de 50 par 18 pieds fut construite au côté nord de son extrémité extérieure, donnant à la tête de la jetée une L de 40 par 50 pieds.

Durant l'exercice financier 1895-96 les côtés et l'extrémité large de la tête de la jetée furent entourés d'un pilotis à joints clos en épinette et en pruche, afin de la protéger contre l'action du taret, ce qui coûta \$375.78. Le chemin conduisant à la jetée, en dedans de la pile extérieure, fut aussi nivelé et rempli de pierre et de gravier aux endroits enfoncés par suite du tassement.

JETÉE DE LAMBERT.

La jetée de Lambert est située dans le comté de King, sur la rive sud de la rivière Montague, immédiatement en amont du pont du village de Montague, à 6 milles de l'entrée de la rivière dans la baie de Cardigan. Elle a une façade de 310 pieds du côté du chenal de la rivière et elle comprend deux sections : la section occidentale mesure 140 pieds de long, 24 de large et est construite en coffrage à l'intérieur et en pilotis à l'extérieur ; la section orientale mesure 170 pieds de long, 35 de large et est construite entièrement en pilotis et recouverte d'un tablier. Le côté intérieur de la section occi-

dentale est fait avec le lest déchargé par les navires ; il communique avec le rivage et forme un bon abord pour la jetée. Les pieux, qui sont en bois non protégé souffrent beaucoup des ravages du taret. Douze pieux ont été renouvelés dans le cours de l'exercice et de nouvelles réparations ont été faites au tablier.

Les pilotis ayant été rongés par les vers, les longrines et le tablier étant brisés, la jetée devint dangereuse pour le trafic. Durant la dernière saison on dépensa \$829.61 en réparations. On renouvela 36 défenses, 8 pièces de couronnement. Les solives, le tablier, les pièces de garde, les poteaux d'amarrage furent partout renouvelés. La jetée se trouva alors dans un état avantageux pour le trafic.

Afin d'empêcher l'eau et le sédiment de pénétrer en dessous du tablier, ce qui avait été auparavant la cause de la démolition des longrines et du tablier, on construisit en travers de l'approche un conduit-voûte à joints clos, long de 113 pieds, large de 18 pouces et d'une hauteur de 12 pouces. Ce conduit fut fait en pièces de bois de 6 x 12 pouces pour les côtés, en madriers de 3 pouces pour le fond et le sommet, avec des supports de 3 x 6 pouces placés à une distance de 5 pieds d'axe en axe.

JETÉE DE M'GEE.

La jetée de McGee est située dans le comté de Prince, sur le côté est de la baie d'Egmont, à 5 milles du cap Egmont et environ 6 milles de la "Station Wellington", sur le chemin de fer de l'Île de Prince-Edouard. Originellement construite par le gouvernement local, pour l'avantage de la marine marchande du district, elle tomba en 1883 sous le contrôle du ministère et en 1884 des réparations y furent faites pour faciliter le trafic.

Au commencement de l'exercice financier 1895-96 la jetée n'était plus de service. En 1892 les glaces avaient enlevé à peu près une longueur de 50 pieds de son extrémité extérieure, et le chemin qui y conduisait avait été balayé. Les longrines et le tablier de l'arche, sur une longueur de 30 pieds, étaient démolis et brisés. L'intérieur de la jetée, sur une longueur de 295 pieds, était dans le même état tandis que, sur une hauteur de deux à quatre pieds, le sommet des pièces de parements exigeaient un renouvellement complet.

Durant le dernier exercice financier on dépensa \$1,395.19 pour reconstruction et réparation de la partie avariée. Les travaux comprirent la reconstruction complète de l'extrémité sur une longueur de 50 pieds ; la réparation et reconstruction du reste de la jetée (en tout 700 pieds de longueur sur une largeur de 20 pieds) ; le remplissage de l'arche, 30 x 20 x 12 et des défenses en pilotis de bois dur autour de l'extrémité extérieure pour protéger la jetée contre l'action des glaces.

PORT DE MURRAY.

La jetée sud du Port de Murray, est située dans le comté de King, à la tête de la navigation, en aval du pont public de la Rivière du Sud et à environ 9 milles de l'entrée du Port de Murray. Elle s'étend de la rive nord de la rivière, qui est large d'à peu près 300 pieds à cet endroit, jusqu'au bord du chenal, où il y a une profondeur d'eau de 10 pieds à mer basse. Cette profondeur augmente de $5\frac{1}{2}$ dans les grandes mers, ce qui permet le passage des navires de gros tonnage qui visitent le port.

La jetée consiste en une approche de 89 pieds de longueur et en une L ou éperon de 107 pieds 6 pouces s'avancant dans le chenal. L'approche et la jetée en forme d'L sont formées de piles, en charpente avec des ouvertures intermédiaires, et toutes, sauf l'extrémité riveraine, sont couvertes d'un tablier en madrier supporté par des longrines. Les "piles" au-dessus du niveau de l'eau basse sont en pièces de bois carré, à joints clos, mais au-dessous de ce niveau les piles sont formés de caissons en bois rond, à joints ouverts. L'extrémité riveraine de l'approche est en pieux, fascines et pierre, recouverte de gravier à son sommet.

Vu la détérioration naturelle de sa partie supérieure et les dommages causés à sa fondation par le taret et la glace, la jetée devint récemment hors de service et entièrement impropre au trafic, de plus les piles extérieures qui en formaient la tête menaçaient de s'écrouler dans le chenal. On a remédié à ces inconvénients en reconstruisant

Travaux Publics.

entièrement le sommet. Les diverses piles furent exhaussées de 3 à 6 pieds ou alignées suivant le besoin. Les longrines du tablier, le tablier, les pièces de garde et des poteaux d'amarrages furent renouvelés. La façade des piles sur le chenal, formant la tête de la jetée, fut entourée d'un pilotis à joints clos, et des défenses de pieux furent placées à l'intérieur des côtés et aux extrémités ; ces travaux rendirent la construction solide et sure.

Le montant dépensé fut de \$1,011.34.

NEW-LONDON.

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

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

Les travaux furent complètement achevés durant le cours de l'exercice 1895-96, et l'on dépensa \$640.95, faisant un total de \$1,265.13 durant ces deux années. Les derniers travaux comprirent la reconstruction en entier de la pile extérieure, 40 x 18 x 11 pieds et la réparation et la reconstruction des travaux de protection de la grève sur une longueur de 350, une largeur moyenne de 12 pieds et une hauteur de 4 pieds.

CARDIGAN-NORD.

La jetée de Cardigan-nord, comté de King, est située sur la rive sud de la rivière Cardigan, à 5 milles à peu près en aval de Cardigan-Bridge, gare du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. Elle a une longueur de 381 pieds et se compose d'une culée, et de sept "piles" avec des arches intermédiaires. Sa largeur est de 23 à 25 pieds jusqu'à la pile extérieure ou tête de la jetée qui, à cet endroit est large de 32 pieds. La culée a une longueur de 100 pieds et est formée de piles de 19 à 26 pieds et d'arches de 14 à 26 pieds. L'approche et les piles sont construites en pièces de parements à joints clos, en bois carré, et sont remplies de fascines de pierre et de gravier. A l'exception des deux piles extérieures et des arches qui ont un tablier en madrier, le sommet de la jetée est en gravier.

Comme c'était une vieille construction délabrée quand elle fut placée sous le contrôle du ministère en 1884, il a fallu, tous les ans, y faire quelques réparations pour la tenir dans un état passable.

Durant la dernière saison une somme de \$50.42 fut dépensée pour remplacer 8 longrines, pour renouveler le plancher de l'arche extérieure et de la deuxième pile et pour remplir de pierre et de gravier le chemin de l'approche.

JETÉE DE PINETTE.

La jetée de Pinette, dans le comté de Queen, est située du côté sud du chenal de la rivière Pinette, immédiatement en aval et à angle droit avec le pont de Pinette, avec lequel elle est raccordée par une arche de 28 pieds de longueur. Cette jetée a une longueur de 120 pieds et une largeur de 28, et sa façade baigne dans 8 pieds d'eau à mer basse. Elle est construite en parements en bois carré maintenus par des longrines recouvertes d'un tablier. Dans le cours de l'exercice financier la somme de \$13.25 a été dépensée en réparations temporaires au tablier de l'approche du pont, qui était devenu dangereux à cause de sa détérioration.

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 est à cinq milles du pont de la rivière Vernon et à 20 milles de Charlottetown.

Cette jetée construite par le gouvernement local a la forme d'un T ; sa longueur, de la rive à l'extrémité qui fait face au chenal, est de 250 pieds ; la longueur du corps principal de 248 ; la largeur de l'approche est de 23 pieds et celle du corps principal de 35 pieds.

La tête de la jetée se compose d'une série de "piles" et d'arches, dont la partie au-dessous de l'eau basse a été reconstruite depuis 1890. Sauf la pile supérieure ou de l'est qui a beaucoup tassé (3 pieds 6 pouces au coin extérieur) la jetée est en bon état.

Le tassement qui s'est fait à la pile inférieure ou de l'est (longue de 56 pieds) servant de débarcadère au steamer *Jacques-Cartier* qui fait trois voyages par semaine de ce quai à Charlottetown, a rendu dangereux l'accostage de ce steamer à mer basse. La façade originalement d'aplomb, était tellement penchée en avant qu'il était difficile d'y accoster. On y a remédié en posant des moises sur les défenses juste au-dessus du niveau de l'eau basse, et en enfonçant en dehors six autres défenses dont le sommet est fixé à la pièce de garde. Un nouveau trottoir en madriers, large de 4 pieds, fixé sur des dormants de cèdre à une distance de 5 pieds d'axe en axe, a été posé sur le côté ouest de l'approche. Ces diverses réparations ont coûté \$100.

RUSTICO.

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

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

Le brise-lames du côté nord de l'entrée est le plus important. Il avait primitivement une longueur, de 1,240 pieds, mais les tempêtes qui sévirent, de temps à autre, jusqu'en 1893, détruisirent une longueur de 120 et endommagèrent une autre partie de 150 pieds de long. Ces avaries ont été réparées en 1893-4.

La cause directe de ces avaries est l'action du taret qui en rongant les pièces de bois au-dessous du niveau de l'eau avait rendu la construction trop faible pour soutenir le choc des glaces et la violence des tempêtes qui sont fréquentes dans cette localité.

Durant le cours de l'exercice 1893-94 on fit des réparations temporaires et on renforça d'un lambris l'extrémité extérieure, pour prévenir d'autres dommages.

Un contrat a été passé, le 12 mars 1895, pour la construction au large d'une pile de 30 x 60 pieds et pour l'élargissement et l'exhaussement des 140 pieds adjacents. Les travaux ont été commencés au milieu de mai 1895, ils étaient terminés d'une manière satisfaisante au 31 août 1895.

Travaux Publics.

En mars et avril 1896 la somme de \$247.35 a été dépensée pour la construction de "matelas en fascines" larges de 15 pieds et d'une hauteur de 4 à 6 pieds chargés de lest et liés par des fils de fer. Ces matelas furent fixés le long du côté nord de l'île et à l'intérieur du coude afin d'arrêter l'affouillement déjà commencé. Ces travaux furent faits à la journée.

PORT DE SOURIS.

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

Le brise-lames que le ministère a fait construire rend le port accessible par tous les vents, et offre ainsi aux cabotiers et aux bateaux de pêche un abri sûr en tous temps. Ce brise-lames a une longueur totale de 1,200 pieds, (dont 270 pieds ont été construits par le gouvernement local ; mais comme il repose en eau profonde (de 18 à 20 pieds à marée basse) et qu'il est exposé à toute la furie de la mer lors des tempêtes du sud, il a fallu très souvent des réparations depuis sa construction. Le taret, exerce beaucoup de ravages dans ces parages, et la pierre à lester que l'on trouve sur l'île n'est pas d'une nature durable.

Durant le cours de l'exercice 1895-96 la somme de \$1,169.98 a été dépensée pour des réparations urgentes telles que : renouvellement du tablier, défenses, lest et pour combler une brèche sur la façade de l'extrémité du brise-lames, regardant la mer. La somme de \$3,329.30 a été aussi dépensée de la manière suivante : reconstruction de la façade de la section du brise-lames du côté de la mer, par deux caissons d'une longueur respective de 50 à 60 pieds, d'une largeur moyenne de 16 pieds et d'une hauteur de 18 pieds. Cette nouvelle façade, dans la moitié de sa longueur, fut élevée à 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute. L'autre moitié n'eut que 2 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, soit 7 pieds plus basse que son extrémité intérieure.

Pour protéger la section extérieure du brise-lames, qui est étroite et considérablement affaiblie par les ravages des vers, un contrat fut passé, le 17 février 1896, pour la construction d'une pile solide à parements jointifs en bois préparé à la créosote : elle aura une longueur de 80 pieds sur une largeur de 40 pieds à l'extrémité extérieure actuelle. Ce contrat comprend aussi la construction d'un talus en pierre sur une longueur de 395 pieds en dedans de cette extrémité. Cet ouvrage de protection en pierre s'élève de deux pieds 6 pouces au-dessus du niveau des grandes marées.

A la fin de l'exercice financier le bois pour la construction de la pile a été délivré, ainsi que deux charges de granit, d'une qualité satisfaisante, provenant des carrières de "Canso" sur la côte de la Nouvelle-Ecosse.

JETÉE DE STEPHEN.

La jetée de Stephen, comté de King, est situé du côté sud de la rivière Montague, à six milles en amont de son embouchure dans la baie de Cardigan, et immédiatement en aval de la jetée de Lambert et du pont de Montague. La jetée se compose de deux ailes, éloignées l'une de l'autre d'environ 50 pieds, se prolongeant du rivage jusqu'au bord du chenal, où se trouve un corps principal qui offre une façade de 100 pieds. Les ailes mesurent respectivement 90 et 115 pieds de long, construites en bois carré à joints clos, l'espace est rempli de fascines, de pierre et de gravier ! la tête de la jetée est faite en pilotis reliés par des arches recouvertes d'un tablier, etc.

Durant l'exercice 1894-95 l'arche de l'approche, du côté est, s'étant écroulée à cause de l'état de délabrement de son tablier et des solives, on la remplit solidement de pierres.

Durant le cours de l'exercice 1895-96 l'arche de l'approche de l'ouest qui était dans le même état fut réparée de la même manière. On fit quelques menues réparations au plancher de la tête de la levée pour faciliter le trafic, ce qui coûta \$56.50.

JETÉE DE VICTORIA, CRAPAUD.

Cette jetée, située à la tête de la navigation en deçà du " Bassin de Crapaud " au village de Victoria, comté de Queen, prend rang comme port important de chargement, immédiatement après Summerside sur le littoral sud-ouest de l'Île du Prince-Edouard. Victoria est à mi-chemin entre les ports de Charlottetown et Summerside, et à environ 11 milles au sud de la " Jonction d'Emerald " sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. C'est là où s'écoulent les produits de la région probablement la plus fertile et la mieux cultivée de toute l'île. Le chenal entre les " Bassin de Crapaud " et les quais de Victoria est un chenal artificiel creusé au moyen de dragueurs.

Le chenal naturel qui était le lit de la rivière " Brockelsby " était si peu profond qu'il n'a jamais servi à la navigation. Il est situé à l'est du chenal actuel et est complètement rempli de sable et de débris de toute sorte.

Pour garder libre le chenal actuel le ministère a dépensé, à diverses époques, des sommes considérables en dragage qui était rendu nécessaire tous les 4 ou 5 ans, à cause des débris charroyés dans le chenal et qui s'accumulent à son embouchure, où le courant est moins fort.

La jetée du gouvernement, ainsi appelée pour la distinguer des autres quais construits, par des particuliers, a une longueur totale de 486 pieds, divisée comme suit : approche, 268, largeur, 20 pieds ; section centrale, 143 pieds, largeur moyenne 37 pieds ; extrémité du large ou tête de la jetée, 75 pieds, largeur, 58 pieds. Sa hauteur est de 19 pieds et il y a 15 pieds d'eau à mer haute. Les navires y accostent facilement. A l'exception de l'approche qui est une construction solide le tout se compose de piles et d'arches recouvertes d'un tablier en madriers. Le sommet de l'approche est recouvert de pierres cassées et de gravier, l'intérieur est formé de fascines et de pieux. En 1884 quand cette jetée fut mise sous le contrôle du ministère, elle fut entièrement réparée ; le tablier, les longrines les défenses, etc., furent renouvelées. On a dépensé de temps en temps de petites sommes pour réparation de l'approche à sa partie intérieure.

Dans le cours de l'année une somme de \$40 fut dépensée à poser de la pierre cassée et du gravier sur l'approche là où le chemin était enfoncé.

ILE DE BOIS.

Les Iles-de-Bois, Lot 62, sont situées sur le détroit de Northumberland, à environ 15 milles à l'ouest du cap à l'Ours, et sont le point le plus au sud-ouest de l'Île du Prince-Edouard. Elles sont au nombre de deux, et s'étendent parallèlement à la côte, dont elle se trouvent éloignées d'environ un demi-mille. Elles sont reliées ensemble par une petite plage de sable et par une autre plage s'étendant de l'extrémité ouest de l'île occidentale jusqu'au continent. Ces plages ont une longueur totale de près d'un mille et entourent un étang mesurant à peu près 300 acres de superficie et ayant son issue au coin sud-est.

Cet étang n'est pas assez profond pour être accessible même aux barques. Afin de permettre aux barques et aux navires d'un faible tonnage de trouver un abri dans ces parages, le gouvernement local fit construire à l'est des barres de sable et parallèlement à la côte, une jetée de 2,030 pieds de longueur, de diverses hauteurs et épaisseurs, établie sur une fondation de fascines et de pierre et pourvue d'une superstructure en pièces de bois posées à encaissement. On s'attendait que la marée en sortant de l'étang minerait peu à peu les bancs de sable et que le chenal ainsi formé se creuserait graduellement, mais il n'en fut pas ainsi.

En 1878-79, le ministère fit construire un brise-lames de 350 pieds de longueur du côté ouest de l'entrée, et dans le cours de la même année on essaya de creuser le chenal long du brise-lames oriental ; mais les travaux durent être abandonnés.

Entre les années 1880 et 1885, la somme de \$8,871.16 a été dépensée à prolonger le brise-lames occidental, et dans le cours de l'année 1886, la somme de \$1,000 a été dépensée à réparer le brise-lames oriental. Au mois de décembre 1893, un contrat a été passé pour la reconstruction et la réparation du brise-lames oriental, et, à la fin de l'exercice, environ un tiers des travaux était terminé.

Travaux Publics.

Le 30 novembre 1894, les travaux ont été terminés à la satisfaction du ministère. La profondeur de l'eau a déjà augmenté de 2 pieds, et tout indique qu'elle augmentera encore sans qu'il soit nécessaire de draguer.

Durant le cours de l'exercice financier 1895-96, une somme de \$686.63 a été dépensée pour la construction d'un pilotis jointif le long du chenal au côté intérieur du brise-lames à l'endroit appelé "Place de chargement" afin d'empêcher l'affouillement de la fondation du brise-lames. Cette construction sur pilotis est faite en espars de bois dur d'un diamètre de 9 pouces aux petits bouts et enfoncés de 8 à 10 pieds. Leurs sommets sont fixés aux pièces de parements avec trois ou quatre boulons de fer rond d'un pouce.

PROVINCE DE QUÉBEC.

BAIE SAINT-PAUL.

La baie Saint-Paul, comté de Charlevoix, est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 60 milles à l'est de Québec.

Au mois de mai 1895 on a commencé le prolongement du quai de cette localité, sur une longueur de 190 pieds et une largeur de 30 pieds. Ce prolongement a été achevé au mois d'octobre dernier. L'ouvrage s'est fait par contrat et a coûté, y compris les frais d'inspection, \$5,945.00.

L'approche du quai a été aussi exhaussée de 2½ pieds sur une longueur de 260 pieds. On y a posé 18 toises de pierre à l'est et un tablier en madriers de 3 pouces, et on a renforcé la partie du quai en face de la mer au moyen de 30 défenses. Une partie du tablier du quai, proprement dit, a été renouvelée. On a posé 300 madriers de 3 pouces. Ces réparations furent faites à la journée dans le cours du mois de novembre et ont coûté \$900.42.

Les grandes mers montent de 20 pieds et les petites de 13 pieds.

BERTHIER (EN BAS).

Berthier, comté de Montmagny, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 30 milles à l'est de Québec.

Durant les mois d'octobre et de novembre 1895, le tablier du quai de cette localité a été partiellement renouvelé. On y a posé 600 madriers de 3 pouces. Le plan incliné servant de débarcadère, a été réparé. Deux poteaux d'amarrage ont été renouvelés, et une des treuils, qui lèvent le plan incliné a aussi été réparée.

L'ouvrage fut fait à la journée et coûta \$255.27.

Les grandes mers montent de 19 pieds et les petites montent de 13 pieds.

CHATEAUGUAY.

Châteauguay est situé dans le comté du même nom, sur la rivière Châteauguay qui se jette dans le lac Saint-Louis, à 24 milles au sud-ouest de Montréal.

Une rangée de pilotis jointifs, longue de 145 pieds, a été placée le long du vieux quai sur la rivière Châteauguay à une distance moyenne de 4 pieds de sa façade. Il y fut enfoncé 128 pieux de 12 pouces en pruche, à une profondeur moyenne de 8 pieds. L'espace entre les pilotis et le quai, ainsi que les trous et les inégalités dans ce dernier, furent remplis avec de la pierre, et on y superposa du gravier sur une épaisseur de deux pieds pour faire un chemin.

Les travaux furent terminés le 28 octobre 1895, et coûtèrent \$1,296.47.

Le quai est actuellement en bon état. Il a une longueur de 145 pieds et une hauteur de 8½ pieds audessus du niveau de l'étiage. La profondeur de l'eau à son extrémité inférieure est de 9 pieds, et de 4 pieds à son extrémité supérieure.

CHICOUTIMI.

Chicoutimi, situé dans le comté de ce nom, est à la tête de la navigation sur la rivière Saguenay, à $7\frac{1}{2}$ milles en amont de Tadoussac.

Dans le cours de l'exercice 1895-96, la partie nord-est du quai fut lambrissée en pièces d'épinette rouge de 5 pouces, sur une longueur de 250 pieds et l'extrémité nord fut lambrissée sur une longueur de 45 pieds. Le tablier fut complété et les hangars peints. Dépenses \$1,998.61.

ÉTANG-DU-NORD.

L'Étang-du-Nord se trouve à l'extrémité occidentale de l'île aux Meules (Grind Stone, une des îles de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent. L'île en question a une forme irrégulière et mesure environ $7\frac{1}{2}$ milles de longueur sur $4\frac{1}{2}$ de largeur. La côte présente des criques et des anses assez poissonneuses. Le principal poste de pêche dans ces parages se trouve à l'Étang-du-Nord. Dans ces criques et ces anses l'eau a une profondeur de 3 à 5 pieds à marée basse, et les bateaux peuvent s'y abriter en toute sûreté.

Dans le cours de l'exercice financier expiré le 30 juin 1896 la somme de \$838.61 employée à acheter et placer 60 toises (ou 480 verges cubes) de pierre dans le brisalamas pour le renforcer. Des pièces de parement furent renouvelées, ainsi que le lambris et le tablier aux endroits nécessaires.

GRANDE-RIVIÈRE.

Grande-Rivière, comté de Gaspé, est située dans la baie des Chaleurs, à 21 milles sud-ouest de Percé et à environ 30 milles au nord-est de Port-Daniel.

En 1892, un quai long de 457 pieds fut construit à la Pointe de Robin; la largeur de ce quai variant à son sommet de 25 pieds 4 pouces à 37 pieds 9 pouces à l'extrémité extérieure.

Le 8 mai, un contrat fut passé avec M. F. B. Atkinson pour la construction d'un prolongement à ce quai. Le but de cette nouvelle construction était de donner plus d'avantage aux bateaux qui y viendraient s'y mettre à l'abri.

L'ouvrage fut commencé et complété dans le cours de l'exercice 1895-96 et consistait en une pile additionnelle de 104 pieds de longueur, du côté de la mer et 102 pieds 6 pouces du côté intérieur, sur une largeur de 40 pieds 4 pouces à son extrémité extérieure.

Les grandes mers montent de 6 pieds 6 pouces.

ILE-AUX-COUDRES.

L'île aux Coudres, comté de Charlevoix, est à 62 milles à l'est de Québec. Le quai est situé sur la rive nord de l'île. Dans le cours du mois d'octobre ce quai fut réparé. Les pièces de parement brisées par les glaces furent renouvelées et lambrissées. Six nouvelles défenses furent posées. Les cornières en fer furent renouvelées, ainsi que les longrines du tablier et quelques madriers. Le lest s'étant vidé à travers la partie brisée des parements, 10 toises de pierres y furent posées.

L'ouvrage fut fait à la journée et coûta \$359.02.

Les grandes mers montent de 20 pieds, les petites de 13 pieds.

LACOLLE.

Le village de Lacolle est situé dans le comté de Saint-Jean. Le quai, généralement connu sous le nom de quai de Lacolle, est cependant situé sur le côté est de la rivière Richelieu, dans le comté de Missisquoi, à 2 milles de Lacolle.

La moitié du côté ouest du quai sur une surface de 100 pieds sur 40 pieds fut entièrement réparée. Toutes les longrines du tablier furent renouvelées ainsi que le tablier en

Travaux Publics.

madriers de pruche de 3 pouces. Les pieux, le long de la façade de l'ouest, étant tous pourris, furent rasés jusqu'à deux pieds au-dessus du niveau de l'eau basse et de nouvelles têtes furent posées.

Le hangar du gouvernement, situé sur le quai fut aussi réparé et repeinturé.

L'ouvrage fut fait d'une manière satisfaisante et coûta \$726.36. Le quai est actuellement en très bon état.

DÉBARCADÈRES—EN BAS DU SAINT-LAURENT.

Afin de procurer des places d'attérissage aux pêcheurs de la côte, dans le bas du fleuve Saint-Laurent, le ministère a, dans le cours des deux dernières années, fait exécuter des travaux qui ont eu d'heureux résultats.

Dans le cours de l'année, une somme de \$1,987.91 a été dépensée pour enlever des cailloux et du roc aux localités suivantes : Anse à Grisford, Trois Ruisseaux, Anse à Louise, Anse de Jersey, Anse du Cap-Rosier, Rivière-au-Renard, Petit-Cap, Echorine, et Pointe Jaune.

LAPRAIRIE.

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

Une somme de \$2,000 fut votée pour certains travaux nécessaires aux brise-glaces. Une partie de ce montant a été employée à la construction d'un mur de protection au sud du principal brise-glace et une autre partie à exhausser de 9 pieds sur une longueur de 103 pieds le caisson du mur de soutènement contigu à ce même brise-glaces. L'ouvrage fut achevé en décembre 1895.

LES ÉBOULEMENTS.

Le village des Eboulements est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent dans le comté de Charlevoix à 70 milles à l'est de Québec.

Dans le cours du mois d'octobre dernier le tablier du quai et les longrines ont été renouvelées en partie ; 500 madriers de 3 pouces et 450 solives de 10 × 10 furent employés. Le garde-fou du côté est fut aussi réparé.

Le travail a été fait à la journée et a coûté \$388.90.

Les grandes mers montent de 20 pieds, les petites de 12 pieds 6 pouces.

LONGUEUIL.

Longueuil, comté de Chambly, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis d'Hochelaga.

Au printemps de 1895 une partie du revêtement, de la façade ouest de la jetée, sur une longueur de 150 pieds, et à peu près à 100 pieds en deçà de la tête, fut brisée et emportée par la glace, et quelques-unes des pièces de parement furent broyées. Les réparations nécessaires ont été faites. Comme le matériaux étaient déjà rendus sur les lieux, les dépenses se réduisirent au coût de la main d'œuvre. Elles furent de \$134.54.

MATANE.

Le village de Matane, comté de Rimouski, se trouve sur les deux côtés de la rivière Matane, laquelle se jette dans le Saint-Laurent sur la rive méridionale.

Ce village est éloigné de 30 milles de la station du Petit-Métis, point le plus rapproché sur la ligne du chemin de fer Intercolonial ; sa distance de Québec est d'environ 240 milles.

Les travaux faits à Matane dans le cours de l'exercice financier, expiré le 30 juin 1896, comprennent la continuation et l'achèvement des réparations commencées en 1894-95 au brise-lames, à l'embouchure de la rivière Matane, sur la rive gauche. Les pieux furent renouvelés sur une longueur de 160 pieds et les coins de la jetée furent réparés. Les pieux consistaient en des pièces de bois de 10 pouces d'équarrissage, de toute la hauteur du brise-lames. Chaque pièce a été enfoncée jusqu'à un pied de profondeur et bien chevillée avec des boulons de fer rond, longs de 20 pouces. Une rangée de grosses pierres a été placée en avant du brise-lames afin d'empêcher l'affouillement du sable par la mer.

Cinq cornières en fer de 4 pouces par $3\frac{1}{2}$ pouces ont été fixés au coin du côté de la mer. Les dépenses se sont élevées à \$572.81.

Les grandes mers montent de 12 pieds.

MALBAIE.

La Malbaie est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Charlevoix, à 85 milles à l'est de Québec.

Dans le cours du mois d'octobre dernier, environ 13 toises de lest furent posées dans le nouveau prolongement du quai, construit en 1893, afin d'en compléter le remplissage, 370 madriers du tablier du quai furent remplacés. Le garde-fou du côté ouest fut renouvelé sur une longueur de 80 pieds et celui du côté est fut réparé et peinturé. De menues réparations furent aussi faites dans le cours de la même saison.

L'ouvrage a été fait à la journée et coûta \$307.68.

Les grandes mer montent de 20 pieds, les petites de 12 pieds 6 pouces.

PETITE RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

La petite rivière Saint-François est située dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 45 milles à l'est de Québec.

Pour faciliter l'approche des goélettes qui entrent dans cette rivière à mer haute et leur permettre d'échouer sans danger à mer basse les cailloux ont été enlevés sur une partie de la grève.

130 cailloux variant en grosseur de $1\frac{1}{2}$ à 2 verges cubes ont été cassés et enlevés, ainsi que d'autres plus petits.

L'ouvrage a été fait à la journée et a coûté \$398.98.

Les grandes mers montent de 20 pieds, les petites de 13 pieds.

PHILIPSBURG.

Le village de Philipsburg est situé sur la rive nord de la baie de Missisquoi, sur le lac Champlain, dans le comté de Missisquoi.

Au 29 juillet 1895, un contrat fut passé entre M. Olivier Lefebvre et le ministère pour la construction d'un débarcadère à cet endroit pour la somme totale de \$9,942.00.

Les travaux furent commencés durant la dernière partie du mois d'août 1895, mais n'étaient pas tout à fait achevés à l'expiration de l'exercice financier.

Au 26 décembre 1895, durant une violente tempête de vent nord-ouest, qui poussa les glaces d'une manière extraordinaire, le brise-lames ou la tête de la jetée, qui venait d'être placé dans la position voulue, fut entraîné sur une distance de 115 pieds vers le rivage et à 20 pieds vers le sud. Au 8 janvier il fut remis avec beaucoup de difficultés dans sa position actuelle. Permission fut donnée à l'entrepreneur de le laisser à cet endroit, pourvu que le montant du contrat fut réduit en proportion de la diminution dans la longueur des travaux. Cette réduction a été estimée à \$488.94. La profondeur de l'eau à la tête de la jetée n'a pas été affectée par ce changement.

La jetée consiste en un brise-lames ou tête, long de 120 pieds et large de 25 ; en une chaussée, sur chevalets, longue de 302 pieds et large de 30 ; et d'un terrassement formé de terre et de pierre long de 285 pieds et large de 30 au sommet avec des talus

Travaux Publics.

latéraux dans la proportion de $1\frac{1}{2}$ à 1. Il y a une profondeur de $7\frac{1}{2}$ pieds à la tête de la jetée à eau très basse et le sommet du tablier est à 10 pieds au-dessus du même niveau.

Après l'achèvement de la jetée il a été nécessaire d'entasser des pierres sur les talus de la partie supérieure du terrassement depuis le niveau de l'eau basse jusqu'à son sommet et d'y poser des poteaux d'amarrage. L'entrepreneur a consenti à faire ces divers travaux à un prix raisonnable et il les acheva d'une manière satisfaisante.

Le montant disponible, pour la construction de cette jetée, était de \$10,500.00, c'est-à-dire \$6,500.00 votées par le parlement et \$4,000.00 souscrites par la municipalité de Philipsburg.

Le montant total dépensé fut de \$11,114.48.

POINTE-AUX-ESQUIMAUX.

La Pointe-aux-Esquimaux est située dans les comtés-unis de Chicoutimi et du Saguenay, sur la côte nord du fleuve Saint-Laurent, à 525 milles en aval de Québec.

Le quai acheté par le gouvernement en 1895, avait une longueur de 125 pieds et une largeur de 30. Durant le cours de l'exercice 1895-96, il fut prolongé de 60 pieds par la construction d'une pile de 30 pieds carrés sur 45 pieds de hauteur, placée immédiatement au bout de l'ancien quai auquel il fut réuni par une plate-forme longue de 30 pieds. Tout l'ouvrage fut lambrissé.

Le quai a une longueur actuelle de 185 pieds et la profondeur de l'eau est de 25 pieds à mer basse, à son extrémité du large.

Le montant dépensé a été de \$4,028.42.

RIVIÈRE DU LIÈVRE—PETITS RAPIDES.

L'écluse et le barrage que le ministère a fait construire sur cette rivière se trouvent près des Petits Rapides, à 12 milles en amont du village de Buckingham. L'écluse a 150 pieds de longueur entre les portes, et 31 pieds de largeur, la chute étant de 13 pieds 9 pouces à eau basse.

Durant le cours de l'année il y a eu dans l'écluse 572 entrées de toute sorte, comprenant des radeaux de dormants de chemin de fer, et quelques radeaux de billots. Le péage prélevé s'est monté à \$230.35. La suspension des travaux des mines de phosphates et la fermeture des scieries de MM. Grondin et Racicot sont la cause de la diminution des recettes.

Quelques réparations ont été faites sur le terrassement du côté ouest qui s'était enfoncé en quelques endroits. Ces enfoncements ont été remplis et nivelés. Les dépenses se sont montées à \$115.

La couverture de la résidence du gardien de l'écluse a été réparée avec de la tôle appelée "Canada plate" ce qui a coûté \$57.65.

La débâcle de la glace et la crue des eaux, au printemps dernier, causèrent des avaries à la culée du côté ouest de la nouvelle jetée encore inachevée.

A peu près 300,000 billots ont passé dans la glissoire dans le cours de l'année, outre un nombre considérable de pièces de cèdre et d'autres bois de dimension.

RIVIÈRE-DU-LOUP (en bas).

La Rivière-du-Loup ou Fraserville, comté de Témiscouata, est située sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 115 milles à l'est de Québec.

Durant les mois d'août et septembre, le lambrissage du quai, qui avait été arraché par la glace, fut renouvelé et les pièces de parement, en dessous du plan incliné, qui avaient été brisées ont été réparées, et 700 madriers de 3 pouces du tablier ont été renouvelés. De menues réparations furent aussi faites aux bâtisses et au garde-fou.

L'ouvrage a été fait à la journée et a coûté \$451.36.

Les grandes mers montent de 18 pieds et les petites de 12 pieds.

RIVIÈRE NOIRE.

La Rivière Noire, dans le comté de Charlevoix, est un petit village situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 109 milles à l'est de Québec.

Dans le cours du mois d'octobre le petit brise-lames commencé en 1893 fut achevé, élevé de 2½ pieds avec des pièces de bois rond en cèdre et rempli de lest. Un tablier en madriers de 3 pouces fut posé sur une longueur de 130 pieds et une petite approche en pierre fut aussi construite.

L'ouvrage qui fut fait à la journée coûta \$300.35.

Les grandes mers montent de 20 pieds, les petites de 12 pieds 5 pouces.

RIVIÈRE SAINT-AURICE—DES GRANDES PILES A LA TUQUE.

Cette rivière coule dans une direction sud et se jette dans le Saint-Laurent aux Trois-Rivières.

De son embouchure aux Grandes Piles, soit une distance de 37 milles, cette rivière n'est pas navigable à cause des chutes et des rapides nombreux qui se suivent sans interruption; mais en amont des Grandes Piles jusqu'à la Tuque, soit une distance de 66 milles, il y a un bon chenal pour les vaisseaux qui tirent moins de deux pieds six pouces d'eau.

Les plus grands obstacles que rencontre la navigation se trouvent aux hauts-fonds de la Mékinac, de la Pointe à Tom, de l'île aux Morpions et de la Pointe à Trudel, près des Grandes Piles.

On a établi des amers et posé des bouées pour indiquer le meilleur chenal aux endroits les moins profonds entre les Grandes Piles et la Tuque. On a aussi creusé le chenal sur les hauts-fonds de Mékinac, de l'île aux Morpions et de la Pointe à Trudel.

Cinquante-deux amers ont été établis sur la rive pour indiquer le chenal et 72 bouées ont été entretenues pendant la saison de navigation, pour indiquer le meilleur chenal et les endroits les moins profonds de la rivière. Quelques amers ont été réparés et blanchis à la chaux, et quelques-uns ont été placés dans d'autres endroits à cause de changements survenus dans le cours du chenal.

Le creusage du chenal à l'île aux Morpions a été commencé, mais peu d'ouvrage a été fait à cause de la crue subite des eaux.

Le montant dépensé pour ces travaux s'est élevé à \$1,568.21, provenant de la somme votée durant l'exercice 1895-96.

RIVIÈRE YAMASKA.

La rivière Yamaska traverse le comté de Yamaska et se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud du lac Saint-Pierre, à 8 milles en aval de la ville de Sorel.

L'écluse située à environ 4½ milles de l'embouchure de la rivière a été entretenue en bon état tout l'été.

Elle a été ouverte au 24 avril 1895 et fermée le 21 novembre 1895. Durant cette période 375 entrées ont été faites.

Le montant total dépensé pour le personnel a été de \$665.00 et \$239.03 pour les réparations et l'entretien ordinaires; total, \$904.03 pris sur l'appropriation de 1895-96.

SAINTE-ANNE DE LA PÉRADE.

Sainte-Anne de la Pérade, dans le comté de Champlain, est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, 53 milles en amont de Québec. Cette rivière qui est un des affluents du Saint-Laurent divise en deux parties le village de ce nom.

A la session de 1894 une somme de \$10,000 fut votée pour construire des ouvrages de protection dans le village. La municipalité de son côté vota \$5,000.

Les travaux projetés furent faits pendant l'hiver 1895 et se composèrent de cinq digues, des longueurs respectives suivantes: Digue n° 1, 140 pieds; n° 2, 170 pieds; n° 3, 340 pieds, n° 4, 435 pieds. La 5e digue située près du pont du chemin de fer

Travaux Publics.

Pacifique Canadien est longue de 340 pieds, et celle près du petit chenal sur le côté ouest, a une longueur de 550 pieds.

Ces digues consistent en deux rangées de pilotis enfoncés à une distance respective de 10 pieds et remplies de fascines et de pierres.

Il est à remarquer que le sol, dans lequel ces pilotis ont été enfoncés, est formé d'un sable fin charroyé par la rivière à la suite de l'éboulement de Saint-Alban. Le lit de la rivière s'éleva de 6 pieds à Sainte-Anne à cause de cet éboulement.

Une somme de \$14,806.05 fut dépensée durant l'hiver de 1895.

Dans le cours de l'automne de 1895 on s'occupa d'enlever une certaine partie des arbres, souches, etc., qui s'étaient accumulés dans le petit chenal après l'éboulement de Saint-Alban.

Dans le cours de l'hiver de 1896 la digue n° 1 fut reconstruite sur une longueur de 220 et la digue n° 5 fut réparée. Ces digues subirent des avaries considérables par la débâcle de la glace en décembre 1895.

Le montant dépensé durant l'automne de 1895, et durant l'hiver de 1896 s'est élevé à \$4,373.90.

SAINTE-ANNE DU SAGUENAY.

Sainte-Anne du Saguenay est située sur la rive nord de la rivière Saguenay, vis-à-vis de Chicoutimi.

Dans le cours de l'année dernière, la pile, qui avait été construite à une distance de 250 pieds au large du quai, fut exhaussée de 8 pieds, et protège suffisamment ce quai durant la débâcle de la glace, au printemps.

SAINTE-CÉCILE DU BIC.

Bic, dans le comté de Rimouski, est une station du chemin de fer Intercolonial à environ 8 milles à l'ouest de Rimouski.

Un quai de 1,140 pieds de longueur a été construit à cet endroit, et dans le cours du mois de juin dernier on utilisa 1,200 madriers pour renouveler le tablier sur une longueur de 400 pieds. Le reste du plancher fut réparé et la rangée supérieure du sommet du quai, des deux côtés, a été renouvelée sur une longueur de 300 pieds. Le quai est actuellement dans un état tel que l'expédition du bois peut s'y faire convenablement pour quelque temps.

Les dépenses se sont élevées à \$587.24.

SAINT-FÉLICIEN.

Saint-Félicien est situé sur la rive du lac Saint-Jean, à 18 milles à l'ouest de Roberval qui est le terminus, sur le lac, du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

Dans le cours de l'exercice financier 1895-96, \$1,999.68 furent employées à construire un quai long de 70 pieds et large de 22 pieds à son extrémité extérieure, où les bateaux tirant 8 pieds d'eau peuvent accoster à eau basse.

Un hangar de 20 pieds carrés a été construit à l'extrémité intérieure de ce quai.

SAINT-IRÉNÉE.

Le village de Saint-Irénée est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Lauront, à 9 milles à l'ouest de la Malbaie.

Le ministère, il y a quelques années, construisit à cet endroit une pile isolée de 75 x 30 pieds, dont la longueur est presque parallèle au rivage.

Durant le cours de l'été dernier un prolongement fut construit dans la direction du rivage. La construction est en pièces de bois carré à joints clos. Sa longueur est de 60 pieds, sa largeur de 20, et sa hauteur moyenne de 30 pieds. Le plus grand côté du prolongement est en droite ligne avec le côté nord-est de la pile actuelle.

La pile qui n'avait pas été lambrissée fut considérablement avariée à son coin du nord-est, par les glaces et les tempêtes durant l'hiver. Au mois de décembre ce coin fut lambrissé en pièces de pruche de 10 pouces carrés, et des défenses furent placées sur toute la longueur du côté du nord-est.

Les plus hautes marées observées durant le mois de septembre dernier furent de 19½ pieds. La profondeur de l'eau à mer basse est de 9 pieds, le long du prolongement.

La somme dépensée durant l'exercice financier a été de \$2,909.88.

SAINT-JEAN, ILE D'ORLÉANS.

Saint-Jean, dans le comté de Montmorency, est situé sur la rive sud de l'Île d'Orléans, à 22 milles de Québec et 7 milles de Saint-Laurent.

Durant la première moitié du dernier exercice financier les réparations du quai furent achevées. Elles comprirent : le posage de 460 pieds linéaires de pièces de couronnement de 8 par 9 pouces, le lambrissage avec des madriers de 3 pouces en merisier du côté est du quai, depuis le niveau de l'eau toute basse jusqu'au sommet, et l'application de deux couches de peinture aux poteaux d'amarrage et aux pièces de couronnement.

SAINT-LAURENT.

Saint-Laurent, comté de Montmorency, est situé sur la rive sud de l'Île d'Orléans, à 10 milles à l'est de Québec.

Dans le cours du mois d'août dernier le plancher du quai a été renouvelé presque entièrement, sur une longueur de 470 pieds, et les poulies qui servent à monter le plan incliné ont été réparées.

L'ouvrage a été fait à la journée et a coûté \$179.17.

Les grandes mers montent de 19 pieds et les petites de 13 pieds.

RIVIÈRE TOULADIE.

La rivière Madawaska prend sa source dans le lac Témiscouata et se jette dans la rivière Saint-Jean à Edmundson, N.-B.

Le lac Témiscouata communique avec le lac Touladie par la rivière Touladie, qui est considérée comme une branche de la Madawaska.

Les travaux exécutés dans le cours de l'exercice financier 1895-96 ont été la continuation de ce qui avait été commencé en 1893-94 et poursuivi en 1894-95. Ces travaux comprirent l'enlèvement des cailloux et autres obstructions dans le lit de la rivière et la construction d'un sentier de hâlage le long de la rive. Pour faire ce sentier il a été nécessaire de couper le bois, les buissons, de niveler le terrain et de construire des pontons sur les cours d'eau qui se trouvaient sur son parcours.

Le montant des dépenses s'est élevé à \$461.55

TROIS-PISTOLES.

Trois-Pistoles, dans le comté de Témiscouata, est un village situé le long du chemin de fer de l'Intercolonial, à 25 milles à l'est de la Rivière-du-Loup.

Les travaux exécutés durant l'année ont consisté à enlever des cailloux et des rochers dans le port et à traîner ces pierres cassées sur le rivage.

Les dépenses se sont élevées à \$435.89.

Les grandes mers montent de 16½ pieds.

Travaux Publics.

PROVINCE D'ONTARIO.

BIG BAY.

Big Bay, comté de Grey, est situé sur la baie Georgienne, près de l'entrée de la baie de Colpoy, dans le canton de Keppel, à environ 15 milles au nord du port d'Owen-Sound.

Dans le cours du mois d'octobre dernier, des instructions furent données de faire certaines réparations au débacadère de cette localité. Les travaux ont consisté à entasser de la pierre le long de l'extrémité du caisson, près de la rive, afin de mettre obstacle à l'affouillement causé par un petit cours d'eau.

Les dépenses se sont élevées à \$51.39.

CHENAL DE BURLINGTON.

Le chenal de Burlington est le chenal qui traverse la grève de Burlington et qui relie les eaux du lac Ontario à celles de la baie de Burlington ou du port de Hamilton.

Le niveau de l'eau des lacs étant très bas, il a été jugé impossible, à moins d'énormes dépenses, de se servir du grand chalan pour faire la traverse du chenal, dans le cours de l'automne. Comme durant l'hiver le trafic est peu considérable et que la construction du pont avançait rapidement, il n'a pas été trouvé nécessaire d'ouvrir ce chenal. Les piétons ont été traversés au moyen du bac.

Le montant dépensé pour l'entretien de la traverse du 1er juillet 1895 au 30 juin 1896, a été comme suit :—

Gages.	\$759 96
Réparations, etc.....	57 65
Total	<u>\$817 61</u>

Un chemin d'approche, long de 400 pieds, avec un mur en pierre perdue, donnant sur la baie au côté de l'ouest, a été construit avec des matériaux pris sur la plage au nord du chenal. Ce chemin devant relier avec le chemin public le pont tournant, actuellement en construction. Le montant dépensé pour ces travaux s'est élevé à \$2,070.60.

COLLINGWOOD.

Collingwood, est situé sur la partie sud-est de la baie Georgienne, dans le canton de Nottawasaga, comté de Simcoe, à 94 milles par chemin de fer de Toronto. Sa population est de 6,000 habitants.

Au 22 juillet dernier des instructions furent données de dépenser une somme n'exédant pas \$2,500 pour faire certaines réparations au brise-lames, à l'entrée du port. Au mois d'août les travaux à la journée commencèrent activement sous la conduite d'un contremaître et se continuèrent jusqu'au 12 novembre, lorsque la rigueur de la saison y mit obstacle. Au mois de mai dernier les travaux furent repris et achevés. Le montant total fut dépensé vers le 30 juin.

Dans le cours de décembre dernier, autorisation fut donnée de réparer la fondation du phare établi sur le brise-lames, le montant à dépenser étant de \$200. Mais comme ces travaux ne purent pas être faits en hiver à cause de l'accumulation des glaces sur le brise-lames, ils ne commencèrent qu'au mois d'avril pour s'achever au mois de mai dernier.

COBOURG.

Cobourg est situé dans le comté de Northumberland, sur le lac Ontario, à 69 milles, par chemin de fer, à l'est de Toronto, sur la ligne principale du Grand Tronc.

Au 25 octobre 1895, autorisation fut donnée de faire certaines réparations à la jetée de l'est et à la jetée Langevin dans le port de Cobourg. Les travaux, qui se firent à la journée, furent poussés activement et achevés dans le cours de janvier 1896.

KINCARDINE.

Kincardine est situé à l'embouchure de la rivière Penetangore qui se jette dans le lac Huron, à 31 milles au nord de Goderich, et à 30 milles de Southampton. C'est le terminus du Grand Tronc (division Wellington, Grey et Bruce).

Dans le cours du mois d'août 1895, \$30 furent dépensées pour faire des réparations nécessaires à la jetée du nord.

KINGSTON.

Kingston, comté de Frontenac, est situé à l'extrémité inférieure du lac Ontario, à 172 milles à l'ouest de Montréal et 161 milles à l'est de Toronto.

Les travaux d'enlèvement du haut-fond de la Pointe-Frédéric, ont commencé au 1er juillet et se sont continués jusqu'au 5 octobre 1895. Durant cette période 1,533 verges cubes de roc, mesuré sur le chalan, ont été enlevées et livrées à divers individus qui ont enlevé le déblai à leurs frais de sorte que cela n'a rien coûté au ministère.

Jusqu'à présent il a été possible d'enlever ce roc sans le faire sauter, mais cela ne peut être continué plus longtemps. La couche de roc, à enlever jusqu'à la profondeur requise, est tellement épaisse que l'usage d'agents explosifs sera nécessaire à l'avenir, pour le détacher du fond. Ce haut-fond étant découvert, le forage pourrait mieux se faire pendant l'hiver, et puis on pourrait faire sauter le rocher dans la saison d'été.

Les dépenses pendant l'année se sont élevées à \$3,829.31.

LACS SIMCOE ET COUCHICHING.

En avril 1896, des travaux furent commencés à l'embouchure du lac Couchiching, à la tête de la rivière Severn, entre les comtés de Simcoe et d'Ontario.

Le but de ces travaux était de régulariser le niveau de l'eau entre les lacs Simcoe et Couchiching. Dans cette localité comme partout ailleurs le déboisement des terres et le nettoyage des cours d'eau avaient eu pour résultat d'augmenter la crue des eaux au printemps, et de les rendre très basses à l'automne.

Les eaux du lac Couchiching, se déchargeant par d'étroits chenaux sur un lit de granit, ne s'écoulaient pas assez rapidement au moment de la crue pour permettre la culture des terres environnant le lac Simcoe. C'est pourquoi le ministère fit élargir deux ou trois de ces décharges au-dessus de la ligne d'eau basse et faciliter ainsi le passage de l'eau haute sans changer le niveau de l'eau basse.

Les travaux ont été faits à la journée avec l'outillage fourni par le ministère.

Avant l'expiration de l'exercice financier l'élargissement des "Petites Chutes" fut complété et celui des "Grosses Chutes" fut à moitié terminé.

Comme des représentations ont été faites que la décharge plus rapide des eaux rendrait dangereuse la navigation durant le temps de l'eau basse, il a été décidé de poser un barrage mobile en bois rond à chaque embouchure, afin de limiter le cours de l'eau à l'époque de l'eau basse, et un barrage, tel que ci-dessus mentionné, fut placé aux "Petites Chutes" après que le creusage fut terminé.

Les dépenses durant l'exercice financier se sont montées à \$2,416.48.

LION'S-HEAD.

Lion's-Head est situé sur le côté ouest de la baie Georgienne, dans le comté de Bruce, et à une distance d'environ 35 milles au nord-est de Wiarton.

Au 25 mai dernier, autorisation fut donnée de dépenser la somme de \$83 en réparations au débarcadère de cet endroit.

Travaux Publics.

Ces réparations consistaient principalement à renouveler une partie des madriers du plancher et des solives ; 300 pieds linéaires de pièces de cèdre de 6 x 8 pouces ; 4,600 pieds, mesure de planche, de madriers de pin de 3 pouces, et 125 livres de fiches de fer servirent à ces réparations. Les travaux ont été terminés au mois de juin dernier.

MORPETH.

Morpeth est situé dans la division électorale de Kent, sur la rive nord du lac Erié, à environ 10 milles à l'est de Rondeau.

Dans le cours de l'année la somme de \$337.64 fut dépensée à faire les réparations nécessaires au débarcadère de cette localité. L'ouvrage a été fait à la journée. Les travaux ont été commencés au 7 août et achevés au 9 septembre ; 11,935 pieds de bois ont été employés pour mettre cette jetée en bon état.

OAKVILLE.

Oakville est situé dans le comté de Halton, sur le lac Ontario, à 25 milles, par chemin de fer, au sud-ouest de Toronto.

Durant l'exercice 1895-96 la somme de \$499.93 fut dépensée à réparer et à niveler la jetée de l'est, à son extrémité extérieure, sur une longueur de 200 pieds. Les travaux commencés dans le cours du mois de mai furent achevés dans le cours du mois de juin. L'ouvrage se fit à la journée.

Pour ces réparations il fut employé 15,570 pieds de pièces de bois ; 320 pieds de menu bois ; 1,904 livres de fer pour boulons, et 100 verges cubes de pierre. Les travaux et la surveillance coûtèrent \$120.69.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound est situé dans le canton de Sydenham, comté de Grey, à l'embouchure de la rivière Sydenham. C'est le terminus du chemin de fer Pacifique Canadien (division Toronto, Grey et Bruce) et de la ligne de steamers de cette compagnie, sur les lacs d'en haut. C'est aussi le terminus de l'embranchement du Grand Tronc (division de la baie Georgienne et lac Erié).

Au mois d'octobre 1894, un contrat a été passé avec MM. Porter et Canan, de Wiarton, pour la construction d'une palée de protection, en face de l'esplanade, au côté ouest du port, sur une longueur de 1,550 pieds. Le montant total du contrat était de \$10,630. Les travaux commencés au cours du mois de mai furent poussés activement et terminés dans le cours du mois d'août dernier.

En novembre 1895, des instructions furent données de renforcer les défenses de la palée, en avant du revêtement, avec deux liens intérieurs en fer de 4 pouces par $\frac{3}{8}$, afin d'empêcher ces défenses d'être brisées par les bateaux. Cet ouvrage donné à la journée a été achevé au cours de décembre dernier et a coûté \$650.62 ; 16,240 livres de fer pour liens et 3,450 livres de fer pour fiches furent employées. Les dépenses, pour main-d'œuvre et surveillance, se sont élevées à \$224.00.

Dans le cours du mois de mai dernier, autorisation a été donnée de dépenser la somme de \$1,600 pour faire du dragage dans le port et remplir l'espace en arrière de la palée, avec le déblai. L'outillage de MM. Porter et Canan fut loué pour exécuter ces travaux, à raison de \$8 par heure d'ouvrage. Les travaux ont été commencés le 27 juin et terminés le 17 juillet. Le dragueur a été en opération durant 192 $\frac{1}{2}$ heures, au prix de \$1,540 et a enlevé du port une quantité considérable de déblais.

Les gages de l'inspecteur se sont élevés à \$57.73. La somme totale pour le dragage fut de \$1,597.73.

PORT-DOVER.

Port Dover est situé dans le comté de Norfolk, sur la rive nord du lac Erié, à une distance d'environ 26 milles, par chemin de fer, de Brantford. C'est une station du Grand Tronc.

Le 5 novembre 1894, un marché fut passé entre la Compagnie de navigation des steamers des Etats-Unis et d'Ontario et le ministère des travaux publics pour l'exécution de certains travaux à l'entrée du port de Dover ; la compagnie devant recevoir une subvention de \$15,000 à l'achèvement des travaux, à la satisfaction du ministère.

La compagnie dépensa environ \$45,200.00 pour le dragage et les constructions nécessaires pour établir sur le lac une ligne de bateaux traversiers.

Le 5 novembre dernier, un certificat fut émis, constatant que la compagnie avait droit à la subvention des \$15,000.

Dans le cours du printemps et de l'été derniers la compagnie fit d'autres améliorations en creusant le port aux abords des jetées et sur le passage des bateaux traversiers.

PORT-ELGIN.

Le Port-Elgin est situé 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 et 4 milles au sud de Southampton. C'est une station du Grand Tronc, mais le chemin de fer ne se continue pas jusqu'au port.

Au 10 mai 1895, autorisation fut donnée de placer trois organeaux sur l'éperon du brise-lames à Port-Elgin. Ce qui fut fait dans le cours du mois de juillet dernier, au prix de \$29.50.

Une brèche dans le brise-lames fut remplie. Ces réparations, y compris les matériaux et la main d'œuvre, s'élevèrent à \$150.

PORT-HOPE.

Port-Hope est situé dans le comté de Durham, sur la rive nord du lac Ontario, à une distance de 63 milles, par chemin de fer, à l'est de Toronto.

Au 22 juillet dernier, autorisation fut donnée de faire certaines réparations à la jetée de l'est de Port-Hope et d'y dépenser à cet effet une somme n'excédant pas \$800 ; cet ouvrage devant être fait à la journée.

Ces travaux commencèrent immédiatement et 1,900 pieds de bois de construction et 900 livres de fer y furent employés.

Les frais de la main-d'œuvre et de la surveillance s'élevèrent à \$432.75 ; et le solde du montant déboursé servit à l'achat des matériaux.

THESSALON.

Thessalon est situé sur la rive nord du chenal nord (du lac Huron) dans le district d'Algoma.

Au 3 avril 1895, un contrat a été passé avec MM. Read et Green, d'Owen-Sound, pour la construction d'un débarcadère à cet endroit.

La jetée, formant ce débarcadère, consiste en une construction en caisson avec une superstructure, longue de 325 pieds et en une approche en pierre, longue de 80 pieds, faisant un total de 405 pieds. Les travaux furent commencés en juillet 1895, entièrement achevés et acceptés par le ministère en octobre de la même année.

Le coût total pour travaux et inspection fut \$8,658.

Travaux Publics.

PORT DE TORONTO—TRAVAUX A L'ENTRÉE DE L'EST.

Dans le cours de l'exercice financier 1895-96, deux caissons furent immergés sur le côté ouest du chenal ; ce travail termine ce que l'on a l'intention de faire pour le présent à la jetée de l'ouest—33,600 pieds linéaires de bois furent employés en pièces de parement, traversines et longrines, dans la construction des jetées, et 159,932 pieds de madriers furent posés ; 5,680 verges cubes de pierre furent placées dans les caissons et la superstructure et 2,640 verges cubes de grosses pierres furent posées autour des extrémités de la jetée.

La drague enleva du chenal et du lit des caissons 18,140 verges cubes de sable.

Il se fait actuellement un relevé du port, qui donnera des renseignements d'une grande valeur.

PROVINCE DE MANITOBA.

QUAI DE HNAUSA—LAC WINNIPEG.

Hnausa est un établissement islandais, situé sur la rive ouest du lac Winnipeg, Manitoba, à environ 52 milles au nord de Selkirk-ouest, et 70 milles au nord de Winnipeg.

Vu l'augmentation du commerce, le long de la rive ouest du lac Winnipeg, et de l'importance de cet établissement, un quai fut construit à Hnausa.

Les travaux ont été donnés par contrat à M. Peter McVeigh, d'Ottawa, pour la somme de \$5,870, et commencés dans le cours du mois de juin 1895.

Le quai consiste en un caisson, à parements ouverts, long de 300 pieds, large de 20 pieds rempli de pierres et d'une approche de 60 pieds en pierre et terre.

L'entrepreneur n'ayant pu achever les travaux à l'époque indiquée dans son contrat (15 octobre 1895), cet ouvrage lui fut enlevé et fut achevé à la journée dans le cours de février 1896.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RIVIÈRE COLOMBIE.

La rivière Colombie prend sa source dans plusieurs petits lacs qui se trouvent entre les Montagnes Rocheuses et les monts Selkirk, un peu au sud du 50^e parallèle de latitude nord. Le plus haut de ces lacs est séparé de la rivière Kootenay—(laquelle a sa source au centre des Montagnes Rocheuses, à quelques milles au nord du 51^e parallèle)—par un banc de sable et de gravier d'un mille et demi de largeur et d'une altitude de 2,700 pieds au-dessus du niveau de la mer.

La rivière Kootenay, à cet endroit, est, durant la hauteur ordinaire de l'eau, à environ neuf pieds au-dessus du niveau du lac Colombie supérieur. Tandis que la rivière Kootenay coule dans une direction sud-est vers la frontière, la rivière Colombie prend une direction tout opposée vers la ligne du chemin de fer du Pacifique, à Golden, à environ 130 milles au nord-ouest du canal Flat.

Cette partie est connue sous le nom de *Rivière Colombie en aval de Golden* et est navigable actuellement pour des bateaux d'un faible tirant d'eau, lorsque la rivière est libre de glaces.

A partir de Golden la rivière Colombie suit (avec à peu près la même course) le côté sud de la ligne du chemin de fer jusqu'à Donald, où elle traverse au côté nord et continue ainsi jusqu'à Beaver. On croit que les bateaux peuvent se rendre de Golden à Donald, mais non jusqu'à Beaver. La rivière à ce dernier endroit s'éloigne de la ligne du chemin de fer et continue sa course jusqu'à Big Bend, où elle revient vers le sud

Jusqu'à Revelstoke, et là elle est encore traversée par le chemin de fer du Pacifique. La distance de Beaver à Big Bend (en faisant le tour) est d'environ cent soixante-quatorze milles et quart.

A environ trente milles en amont de Revelstoke, la rivière se jette dans le lac Upper Arrow franchissant une barre de sable mouvant en forme d'éventail. A partir de ce lac, qui a une longueur d'environ quarante trois milles, la rivière se rend jusqu'au lac Lower Arrow, distance de 18 milles, d'où elle continue sa course vers le sud sur un parcours de quarante-huit milles, plus ou moins. La rivière entre les lacs prend le nom de "Narrows." La plus grande largeur de ces deux lacs n'excède pas quatre milles. Du lac Lower Arrow aux rapides de Kootenay, distance de 21 milles, la rivière est large et profonde, et le courant est fort, bien qu'il n'y ait pas de courbes à angles aigus. Cette partie est connue sous le nom de "Rivière Colombie, en amont de Revelstoke."

Après avoir passé les rapides et l'embouchure de la rivière Kootenay, sur le côté gauche, la Colombie continue son cours, qui est rapide, large, à courbes saillantes, et divisé à deux ou trois places par des îles rocailleuses, jusqu'à la frontière internationale, en amont du Fort Sheppard, à une distance de trente-deux milles de la tête des rapides. Sa direction générale va vers le sud. Cette partie de la rivière est connue sous le nom de "Rivière Colombie en amont de Kootenay."

La vallée de la rivière, du côté sud, depuis Big-Bend, est resserrée entre deux chaînes de montagnes, les montagnes de Selkirk à gauche et les montagnes de Gold Range, à droite. A l'approche des lacs les montagnes s'abaissent d'une façon remarquable.

Les bords et le lit de la rivière sont généralement composés de sable et de gravier. On y trouve du bois en grande quantité et quelques rochers.

RAPIDES KOOTENAY.

Les améliorations qui ont été faites dans cette partie de la rivière Colombie ont été d'un immense avantage pour la navigation. Après que les travaux furent poussés le plus loin possible avant la crue des eaux, les bateaux à vapeur de la Cie de Nav. de C. et K. purent passer les rapides sans être tirés à la cordelle, mode de navigation qui faisait perdre beaucoup de temps et qui n'était pas sans danger.

Ces travaux comprirent : 1° Le prolongement, l'achèvement et le renouvellement du caisson, sur le côté gauche des rapides principaux, ainsi que l'enlèvement de plusieurs gros cailloux placés vis-à-vis du caisson, dans le chenal et ses environs, à eau basse. 2° La construction d'un barrage avec une aile et d'un ouvrage de protection sur le côté opposé le long des rapides inférieurs. 3° L'établissement de balises et de bouées pour indiquer le chenal dans les détroits ou rapides supérieurs.

Le coût de ces travaux a été de \$3,152.73 employés de la manière suivante :—

Gages	\$2,340 00
Remorqueur et sonnette	320 00
Matériaux	173 77
Inspection	193 85
Divers	125 11
Total	\$3,152 73

EN AVAL DE GOLDEN.

Le dragueur *Muskrat* fonctionna sur la rivière Colombie, en aval de Golden, durant le dernier exercice financier, du 1er juillet au 31 octobre 1895, et du milieu d'avril à la fin de juin suivant.

Travaux Publics.

Les dépenses courantes, les réparations et les renouvellements durant les périodes ci-dessus mentionnées se sont élevées à la somme totale de \$2,489.83, détaillées de la manière suivante :

Gages	\$1,594 79
Approvisionnements	469 98
Magasins.	20 20
Equipement.....	107 05
Bois	4 00
Divers, comprenant fret, prix de passage, etc	293 81
Total.....	\$2,489 83

Le personnel de l'équipage se composait de cinq personnes, viz : capitaine et mécanicien, un chauffeur, deux matelots et un cuisinier.

Durant la première période ci-dessus mentionnée le dragueur fonctionna pendant 45 jours et enleva 9,405 verges de sable et de gravier. Durant la deuxième période le dragueur fonctionna pendant 155 jours. Tout l'équipage s'occupa à couper des fascines, à construire et à remplir des barrages en aile, ainsi qu'aux autres travaux en rapport avec l'amélioration du chenal. Dans le cours de la saison cinq jours seulement furent employés à réparer le dragueur. Le dragage commença au Port-Adela, sur le lac de la Vase et se continua sur la rivière jusqu'au lac Windemere et de l'extrémité inférieure de ce dernier lac jusqu'à 3½ milles en amont de Salmon Beds.

Au 31 octobre, le *Muskrat* fut mis en hivernement.

Vers le milieu du mois d'avril dernier, l'équipage fut engagé, mais à cause de l'extrême eau basse, (bien que le printemps commença de bonne heure, la crue des eaux se fit lentement,) le dragueur ne put être mis à flot avant le 16 mai. De sorte qu'il ne resta que six semaines d'ouvrage avant la fin de l'année. La température s'étant maintenue froide la crue des eaux n'atteignit pas la hauteur favorable aux opérations du dragueur, avant le mois de juin, c'est-à-dire un mois plus tard que l'année précédente.

Les travaux exécutés durant cette dernière période comprirent l'achèvement des barrages commencés à l'automne, le creusage de trous profonds pour faire déposer la vase au pied des pentes et l'immersion de matelas en travers de la décharge du lac afin d'empêcher l'affouillement.

Le tableau suivant indique le temps de travail de l'équipage :—

Total	jours.....	168
Dragage, 10,820 verges cubes	“	56.65
Coupe des fascines	“	9.20
Enlèvement des souches et branches d'arbres.	“	3.35
Construction des barrages	“	37.00
Réparations	“	24.30
Construction des matelas.....	“	8.50
Nettoyage et lavage.....	“	2.75
Bois	“	5.10
Changement de place et voyage.....	“	18.75
Changement de place au moyen du câble....	“	1.20
Pomper l'eau.....	“	1 80
		168

Ces travaux qui ont été d'une grande utilité à la navigation, n'ont pu être continués, le montant d'argent disponible étant épuisé.

EN AMONT DE REVELSTOKE.

Dans le cours de l'exercice financier passé, la somme de \$218.96 a été dépensée pour l'enlèvement d'obstacles dans cette partie de la rivière Cclombie.

RIVIÈRE FRASER.

La rivière Fraser est la plus grande et la plus importante de toutes les rivières de cette province. Elle traverse, ou plutôt pénètre à travers un pays dont les productions sont très variées, mais dont les ressources sont peu développées, soit au point de vue de l'industrie minière, soit au point de vue des produits du sol ou de la forêt. Cette rivière est parfaitement connue depuis une cinquantaine d'années, sinon avant, aussi n'est-il pas nécessaire d'en faire une description étendue dans ce rapport. Sauf en ce qui regarde les travaux, entrepris ou projetés, pour l'amélioration du chenal, de façon à empêcher les bords de s'écrouler et de prévenir les inondations, en même temps que pour faire un chenal permanent pour les navires, depuis la cité de New-Westminster jusqu'à eau profonde dans le golfe de Géorgie.

Le caractère topographique de la Fraser, dans tout son parcours, ressemble sur plusieurs points à celui de la rivière Colombie, située au sud. Comme elle, la rivière Fraser prend sa source dans plusieurs petits lacs à l'ouest de la base des Montagnes-Rocheuses. Ces deux rivières coulent l'une près de l'autre sur une certaine distance, alors que la Fraser se recourbe vers l'ouest pour retourner au sud. Sa source, qui est à une altitude d'environ 3,000 pieds au-dessus du niveau de la mer, est près de la Passe de la Tête-Jaune, un peu au sud du 53^e parallèle de latitude nord entre le 118^e et 119^e méridien de longitude ouest; à une petite distance de la rivière Canot elle rejoint la rivière Colombie à Big-Bend.

L'intention première de la Compagnie du Pacifique était de construire son chemin dans la passe ci-haut mentionnée. Le point le plus au nord de la rivière Fraser est à environ 16 milles au nord du 54^e parallèle à peu près sur le 122^e méridien, d'où elle coule vers l'ouest sur une distance d'à peu près 10 milles. De là, quittant la hauteur des eaux de la rivière de la Paix qui coule à droite durant cinq milles vers le nord, elle suit une direction générale vers le sud-est, jusqu'à un endroit appelé Hope, situé sur sa rive gauche, environ à 15 milles plus bas que Yale, le point le plus élevé de la navigation en bateau à vapeur, à environ 25 milles au nord du 49^e parallèle, ligne de la frontière internationale. De ce point la rivière Fraser change graduellement de direction et suit son cours général vers l'ouest, à travers les terres arables de la vallée qui porte son nom, jusqu'au golfe de Géorgie, dans lequel elle se décharge, à huit milles au nord de la frontière et à 6 milles à l'ouest du 123^e méridien. Si l'on tient compte de ses détours dans la vallée, on peut dire que la longueur de la Fraser, à partir de sa source jusqu'au golfe, est d'au moins 900 milles.

Sur toute cette distance la rivière passe entre et à travers plusieurs chaînes de hautes montagnes dont les côtés et les sommets sont couverts de glaciers et de longs champs de neige. Sur les points les plus élevés de ces montagnes la neige, en hiver, a atteint une profondeur de cinquante pieds.

Sur les flancs de ces montagnes sont plusieurs vallées arrosées par les tributaires de la Fraser, ces tributaires varient du simple torrent de la montagne aux grandes rivières qui, généralement, prennent leurs sources dans les lacs des montagnes où s'accumulent les eaux provenant de la fonte des glaciers et des champs de neige environnants.

En partant des hauteurs et en continuant le long de son cours les principaux tributaires de la rivière Fraser, sur sa rive droite, peuvent être brièvement décrits de la manière suivante :

(1.) North Fork, dont les deux branches sont situées sur le flanc ouest des Montagnes-Rocheuses, se jette dans la Fraser au point où celle-ci tourne vers l'ouest, à la base de la montagne.

(2.) Salmon Biver, (la rivière au Saumon), qui coule du nord-ouest dans une direction parallèle, quoiqu'opposée à la rivière de la Paix, rejoint la Fraser dans sa courbe vers le sud-ouest.

(3.) La rivière Nechaco, dont les branches nombreuses ressemblent à un éventail, coule vers le nord au 56^e parallèle où elle se mêle presque aux eaux du haut de la Skeena, et s'enfonce vers l'ouest et le sud dans le centre de Coast Range, se jette dans la rivière Fraser près du Fort-Georges.

Travaux Publics.

(4.) Blackwater River (la rivière aux Eaux Noires) descend aussi de l'ouest, mais rejoint la Fraser avant la rivière Nechaco. Son embouchure est à 50 milles au sud de celle-ci.

(5.) La rivière Chicotin, venant de la même direction que les deux précédentes, prend sa source dans un grand lac du même nom situé à la base de Coast Range.

(6.) La rivière Harrison, prend sa source dans une chaîne de grands lacs, coule vers le sud-ouest et se jette dans la Fraser à 45 milles environ en amont de Yale.

(7.) La rivière Pitt, prend sa source dans un lac, situé quelques milles au nord du chemin de fer et formé par les cours d'eau de la montagne, et après s'être dirigée vers le sud-ouest, rejoint la rivière Fraser à huit milles environ en aval de New-Westminster.

(8.) La rivière Coquitlam, prend aussi sa source dans un lac du même nom qui alimente l'aqueduc de New-Westminster. Cette rivière coule vers le sud et joint la Fraser à deux milles en amont de la rivière Pitt.

Les principaux tributaires de la rive gauche sont :

(1.) La rivière Willow (du Saule), qui prend sa source dans le centre d'un placier célèbre d'une mine d'or dans la région de Caribou et coule vers le nord, se jette dans la Fraser vis-à-vis de l'embouchure de la rivière au Saumon déjà mentionnée.

(2.) La rivière Quesnelle qui coule de la région du Caribou, mais dans la direction ouest, se jette dans la Fraser à Quesnelle Mouth, à peu près 80 milles au sud du Fort-Georges.

(3.) La rivière Thompson joint la Fraser à la ville de Lytton. C'est une grande rivière grossie par plusieurs cours d'eau égouttant une région considérable, et qui s'étend vers l'est jusqu'au sommet des placiers des mines d'or ; au sud jusqu'au lac au sommet de la Fraser dont elle est séparée par une langue de terre étroite, au milieu de laquelle coule la rivière au Canot pour se joindre à Big-Bend avec la rivière Colombie, à 50 milles au sud. La Thompson est navigable depuis Savona's-Ferry, à l'extrémité ouest du lac Kamloops, environ 70 milles en aval de Lytton, jusqu'à la ville de Kamloops vis-à-vis du confluent de la Thompson-nord, qui est navigable aussi à peu près 100 milles au nord. De là elle continue sa course vers l'est dans le lac Shushwap et Salmon Arm à la base des montagnes d'or, de l'ouest. A l'époque de l'eau haute la navigation peut se continuer au sud du chemin de fer à travers le lac Mara la rivière Spellumacheen jusqu'à Enderby, une distance de 23 milles.

Le chemin de fer du Pacifique, suit les eaux de la Thompson depuis le sommet du lac, à la passe de l'Aigle, jusqu'à la réunion de la Thompson et de la Fraser.

Il n'y a qu'un seul endroit où le chemin de fer s'éloigne de la rivière, et cela afin d'éviter le long détour qu'il ferait en suivant les bords du Salmon Arm et du lac Kamloops. Le chemin traverse une langue de terre séparant les rives du Salmon Arm et du lac Kamloops et située à une altitude de 600 pieds au-dessus du niveau du lac.

De Lytton jusqu'à l'eau salée, bien que plusieurs autres cours d'eau se déchargent sur la côte gauche de la rivière, aucun d'eux n'est assez important pour mériter une mention spéciale.

Quand on considère la rivière en aval de Lytton et la masse d'eau qui coule et les tributaires innombrables il est presque impossible de comprendre comment un tel volume d'eau peut passer à travers l'étroit Cañon de Yale.

Ainsi le bassin de la rivière Fraser et de ses tributaires s'étend vers le nord du 49^e parallèle jusqu'au 56^e parallèle nord, du sommet de la côte à l'ouest jusqu'au sommet des Montagnes Rocheuses et des placiers d'or à l'est, embrassant un espace pas moindre de 70,000 milles carrés égal à environ un tiers de la terre ferme de la Colombie-Britannique.

Entre la Passe de la Tête-Jaune et l'embouchure de la rivière au Saumon, la Fraser coule dans une région où le bois abonde. Ses bords se composent soit de rochers dans les parties retrécies du chenal, ou bien de matières friables, tels que sable, gravier ou argiles dans les parties élargies. On dit que la navigation est possible pour les bateaux à vapeur de petit tonnage en aval des Grands Rapides. En amont de la Rivière-au-Saumon la rivière s'élargit d'un mille pieds ou plus et présente l'apparence d'un lac.

Les rives sont basses et fortement boisées de cotonniers. En amont du Fort-Georges la rivière se rétrécit encore et son courant devient de plus en plus rapide et elle traverse une région couverte d'un peu de bois mais loin de ses bords. On y rencontre des plateaux de terres arables, sur lesquelles l'eau de la rivière peut être amenée, et à certains intervalles l'inévitable "cañon"

Dans la région des plateaux de terres les bords de la rivière sont escarpés et se composent toujours de matières friables facilement rongés par le courant rapide. Cet aspect du terrain se continue le long du Cañon du Cotonnier, ci-après mentionné, de Quesnelle, de Soda Creek et de l'embouchure de la Thompson où se termine l'aridité pour faire place au bois qui réparait sur les bords de la rivière. Le bois apparaît graduellement en amont de Lytton. Entre le Fort-Georges et Soda Creek la rivière est navigable.

La population blanche en aval de Yale est quelque peu dispersée; elle s'occupe d'agriculture et d'industrie minière.

Bien que le Cañon de la Fraser, passant à travers Cascade Range, finisse à Yale, la vallée ne s'élargit d'une manière appréciable qu'à une certaine distance en amont de Hope. De ce dernier endroit jusqu'à son embouchure,—la partie peuplée de la province—les côtés de la rivière sont bas, formés d'alluvion. La rivière se subdivise en petits chenaux ou fosses, à travers lesquels saillent çà et là des pointes de roches, ou petits caps.

Ses rives où croissent généralement les cotonniers, sont fertiles, mais, à peu d'exception près, sujettes à être inondées chaque année, suivant la plus ou moins grande quantité de neige accumulée, pendant l'hiver précédent, et suivant que la température devenue très chaude de bonne heure se continue plus ou moins longtemps. A New-Westminster la rivière est divisée, par l'île Lulu, en deux chenaux permanents appelés respectivement Bras du Nord et Chenal principal des navires. Cette partie de la vallée est connue sous le nom du Delta de la Fraser. C'est une région très fertile pour l'agriculture, mais sujette à être inondée par la marée.

Quatre ponts seulement traversent jusqu'à présent le chenal principal de la rivière Fraser. Le premier, qui conduit à Lilloet et dont le tablier a une longueur de 340 pieds, est construit en bois et en fer. Le second, situé en amont de Lytton, est un pont d'acier à contrepoids (cantilever) sur lequel passe le chemin de fer. Le tablier du centre a une longueur de 300 pieds. Le chemin de fer du Pacifique traverse sur ce pont de la rive gauche à la rive droite qu'il suit jusqu'à tout près de Westminster. Le troisième, le pont suspendu d'Alexandria, a un tablier long de 256 pieds, c'est la continuation du vieux chemin de voitures de Caribou. Il traverse la rivière Fraser à deux milles en aval de Spuzzum. Le quatrième pont du chemin de fer du Pacifique à la Mission, se compose d'un tablier long de 100 pieds, de huit autres tabliers long de 150 pieds chacun et d'une partie tournante longue de 239 pieds. En outre il y a des approches sur chevalets d'une longueur de 1,400 pieds.

L'époque de l'étiage sur la rivière Fraser arrive peu de temps après le départ des glaces. La rivière monte ensuite graduellement en proportion des pluies du commencement du printemps. Mais ce n'est pas avant le commencement du mois de mai, alors que l'ardeur du soleil fait fondre la neige sur les montagnes, que les habitants en amont de Hope observent anxieusement la rivière. La première crue des eaux a lieu ordinairement dans le mois de mai, lorsque l'eau, provenant de la fonte des neiges sur les montagnes et dans les profondeurs, se précipite vers sa sortie naturelle. Elle est généralement suivie d'une autre, plus forte vers le mois de juin ou le commencement de juillet, quand descendent du haut de la rivière Fraser les eaux provenant de la fonte de la neige et des glaciers de cette région. C'est alors l'époque la plus critique, mais, fait étrange, cette année, contrairement aux années précédentes, la crue des eaux, plus forte que jamais, qui a eu des effets si désastreux dans la vallée basse de la Fraser, a été produite par la rivière Thompson. Heureusement les eaux de la première inondation s'étaient retirées lorsque arriva la grande masse des eaux des Montagnes Rocheuses. Il est impossible de dire combien auraient été considérables la destruction des terres et les changements probables dans le lit de la rivière, si toutes ces eaux étaient descendues simultanément.

Travaux Publics.

Avant que la construction du chemin de fer fut commencée, la crue des eaux durant l'année 1876 fut considérée comme la plus haute connue jusque là et acceptée comme point maximum. En 1882, cependant, la rivière monta à un niveau plus élevé et ce niveau fut de même accepté comme l'extrême hauteur. Mais cette espérance fut rudement enlevée. Dans un sens cette inondation a eu un bon effet, malgré qu'elle ait été un grand malheur. En effet eut-on construit une digue et mis à exécution les différents projets, en prenant pour base le niveau de l'inondation de 1882, il y aurait eu destruction complète des propriétés depuis Hope jusqu'au golfe de Georgie, et les pertes auraient été incalculables. La conséquence de ceci, c'est qu'à l'avenir dans la construction des travaux de protection contre les inondations, ces travaux seront faits de telle sorte qu'ils pourront offrir la même protection quand même la crue des eaux serait encore plus grande. Il n'est pas probable, mais il est possible qu'il arrive, par certaines circonstances, que toutes les eaux, provenant de la fonte des neiges et des glaciers, tout le long de la rivière Fraser, descendant en même temps. Cet événement imprévu, considéré comme très éloigné par quelques-uns, devrait être prévenu.

L'érosion des bords et du lit du chenal de la rivière est constante, bien que moindre durant l'étiage. A mesure que la rivière se grossit la force du courant augmente et ronge de plus en plus la rive et le fond, de sorte que la quantité des matières charroyées par la rivière et ses tributaires devient énorme. Aussi les eaux sont tellement chargées de sédiments qu'elles peuvent être comparées à une soupe aux pois épaisse, plutôt qu'à toute autre chose. On peut facilement s'imaginer combien a été grande cette année l'accumulation de ces différents sédiments à l'embouchure de la rivière, à la rencontre du courant qui descend et de la marée qui monte, enfin à tous les endroits où la rapidité du courant est retardée.

Les opérations minières hydrauliques, qui se font actuellement, et qui ne peuvent qu'augmenter, le long de la rivière Fraser et de ses embranchements, sont une autre cause de ces dépôts ou sédiments. Les personnes intéressées dans les mines, ne réaliseraient-elles qu'une partie seulement des opérations en perspective, il deviendrait nécessaire de surveiller ces opérations et d'insister sur la construction de réservoirs aux endroits nécessaires dans le but de recevoir les matières de toute sorte et les empêcher de se répandre, lors de l'inondation, sur des terrains de valeur ou de former des barres dans le chenal, au détriment de la navigation. C'est ce qui est arrivé en Californie et ceux qui connaissent les deux pays, prétendent que les propriétés, où l'on fait ces opérations hydrauliques rémunératives, sont en plus grand nombre sur les bords de la Fraser qu'en Californie.

En amont du cañon de Yale les barres et le lit de la rivière se composent de gros gravier et de sable. Le gravier devient de plus en plus petit et finalement disparaît en amont du débarcadère de Miller. De cet endroit jusqu'à l'extrême limite de Sand Heads, dans le golfe de Georgie, les barres et les côtés du chenal se composent de couches de vase à grains très-fins, cette vase une fois sèche reluit comme des perles ou du métal. Cette apparence est probablement due au mica ou talc en feuille.

L'énorme quantité de pièces de bois de toute sorte entraînées par le courant augmente sensiblement l'effet destructif de ces inondations. On y voit des arbres, du bois de toutes les sortes, de toutes les dimensions, variant depuis le cotonnier, le cèdre ou sapin, long de 150 à 200 pieds, avec des racines de 15 à 20 pieds de diamètre, des branches intactes, jusqu'aux billots ordinaires ou des sommets d'arbres. Ces différentes espèces de bois à la dérive se réunissent quelquefois en immenses radeaux—ce que l'on a remarqué cette année—et il est facile d'imaginer quelle force destructive possède une telle masse entraînée par un courant très rapide, et quels dommages sont causés à la rive, aux digues, aux ouvrages de protection, aux constructions en matelas, aux quais et aux jetées des ponts.

Le courant de la rivière est affecté par la rentrée de la marée qui remonte jusqu'à Chilliwack, à environ 48 milles en aval de New-Westminster ou 60 milles de l'embouchure de la rivière. Les observations de la marée, durant le jour, au débarcadère de Miller ont démontré une variation de 12 à 30 pouces, pendant l'hiver.

A New-Westminster les grandes mers montent ordinairement de cinq pieds, mais durant la saison de l'inondation l'eau baisse rarement de plus d'un pied à dix-huit

pouces. Le courant durant la marée montante, n'est pas apparente à la surface, excepté quand les eaux sont basses.

Au quai de roches, en dedans de l'embouchure de la rivière, on a constaté par des observations que la différence entre la plus haute et la plus basse marée est de onze pieds. A l'échelle de marée automatique placée dans le chenal, aux Iles de Sable, à deux milles du rivage, le plus haut point atteint dans une marée a été de 14 pieds. C'était le 11 janvier 1894, dans le plein de la lune; bien que la différence de niveau entre les grandes mers et les petites soit reconnue être de 14.7 pieds.

Pendant la crue des eaux, dans le but de s'assurer du degré d'inclinaison de la surface de la rivière durant tout le temps de la marée entre New-Westminster et l'échelle de marée-placée sur les bancs de sable, à une distance de 18 $\frac{3}{4}$ milles, et entre les points intermédiaires, des observations géodésiques ont été faites dans le même temps, le 21 juin dernier, toutes les échelles étant rapportées à une seule donnée. Le tableau suivant donne le résultat des informations ainsi obtenues.

Entre.	Distance, milles.	Diff., niveau M. H. pieds.	Inclinaison par milles.	Diff., niveau M. B.	Inclinaison par milles.
New West et Ewen's Cannery.....	5.8	2.08	0.39	3.70	0.65
Ewen's do Laidlaw's do	4.0	1.58	0.395	2.67	0.6675
Laidlaw's do Quai de pierre.....	5.0	0.92	0.185	3.37	0.674
Quai de pierre et échelle de marée.....	3.9	0.75	0.192	3.71	0.95
Total.....	18.7	5.33		13.45	

L'on peut voir par ce tableau que la plus grande inclinaison entre New-Westminster et le golfe, par conséquent l'endroit où le courant est le plus rapide, est entre les derniers points mentionnés sur le tableau précité, et c'est dans le voisinage du quai, en haut et en bas du courant, que la plus grande coupe des bords de la rivière a été faite.

Le motif de ce rapport, peut être un peu trop long, donnant une description des caractères physiques de la vallée de la rivière Fraser, est de donner une notion claire et nette de la grandeur des éléments ou facteurs qui entrent pour une large part dans la solution de tous les problèmes se rapportant aux moyens à prendre pour régulariser les chenaux de cette rivière afin d'empêcher l'éroulement des bords ou d'améliorer la navigation.

Une suggestion a été faite de détourner les sources de quelques-uns des tributaires et les réunir aux sources des autres rivières dont elles sont très rapprochées, afin de détourner la masse de l'eau qui se jette dans la rivière principale à l'époque des inondations. C'est une idée qui ne peut être mise en pratique que par une exploration et des niveaux corrects. On peut ajouter qu'une telle proposition, si toutefois elle était possible, ne peut s'appliquer qu'aux cours d'eau en aval de Lytton, et en aucune manière aux cours d'eau de la rivière Thompson.

POINTE-GARRY.

En conséquence de la similitude des travaux et des item qui s'y rapportent, les montants précités dépensés pour ces travaux seront considérés tous ensemble dans ce rapport.

Travaux Publics.

Les dépenses totales ont été de \$10,994.36, dont les détails sont comme suit :—

(1) Amélioration du chenal et ouvrage de protection des bords de la rivière :—

Gages	\$ 2,998 15	
Approvisionnements	916 06	
Remorqueur, loué	1,188 00	
Chalan, loué	50 00	
Matériaux pour carrière	355 05	
" " matelas	525 10	
Pieux	75 11	
Réparations à l'outillage	127 84	
" au quai de roc	25 90	
Fournitures générales	15 30	
Surintendance	\$1,500 00	
Dépenses de voyage	247 21	
Gardien	308 33	
Matériaux pour échelle de marée	149 95	
	2,201 49	
		\$ 8,478 00

(2) Construction et réparation de chemin :—

Matériaux seulement	\$ 488 21	
		488 21

(3) Dépenses courantes de l'arrache-souches *Samson*

chargées au compte la rivière Fraser	\$ 2,028 15	
		2,028 15

Total \$ 10,994 36

Le montant disponible étant peu élevé, durant la première partie de l'exercice financier on ne continua pas les ouvrages de protection à l'île Westham, ni les travaux du côté nord en dehors de la Pointe-Garry, tant que l'effet de la crue des eaux ne se fit pas sentir.

En même temps les travaux à la carrière de la rivière Pitt furent repris et des chemins furent construits en amont du quai à la Roche, à l'embouchure de la rivière, pour le hâlage de l'outillage.

Quand ces chemins seront munis des appareils de hâlage convenables ils seront une grande source d'économies.

Quand les occasions favorables se sont présentées, des sondages ont été faits sur les bancs de sable et en dedans de l'embouchure, ainsi que des examens à divers points importants entre les détroits et New-Westminster. Ces sondages et examens ont souvent été retardés par l'incertitude du temps, les rets de pêche ou d'autres circonstances imprévues. C'est aussi une tâche ardue et difficile d'en faire un plan de référence.

Le résultat des sondages le long de l'île Westham démontre clairement qu'à plusieurs endroits, où les brèches sont considérables et où il a été tenté de protéger la rive avec des matelas, les efforts n'ont pas été couronnés de succès à cause de la discontinuité des travaux.

Malgré ce peu de succès et comme le petit montant disponible ne permettait pas de faire des expériences dans un autre endroit, les travaux furent repris en février 1896, sur l'île Westham et 29 matelas furent immergés sur une distance de 800 pieds mesurée le long du rivage.

Le coût de la construction et de l'immersion de ces matelas, qui se composent d'environ 150,800 pieds cubes de facines étroitement liées, y compris l'allocation pour usage de l'outillage a été de \$224.77 chacun.

Outre les travaux ci-dessus mentionnés des réparations furent faites à plusieurs endroits à la Pointe-Garry.

Le montant actuel dépensé pour ces travaux se divise comme suit :—
Travaux à la carrière et livraison de la pierre :—

Gages.....	\$1,468 83
Remorquage.....	161 58
Matériaux.....	355 08
	—————\$1,985 46

Construction et immersion des matelas :—

Gages.....	\$2,678 47
Remorquage.....	931 00
Matériaux.....	529 05
Divers, y compris charbon, dépenses de bureau et réparations aux chalans, etc.....	283 75
	—————\$4,422 26

Total.....\$6,407 72

Le compte de pension montre un crédit de \$118.20.

La valeur actuelle du matériel en main et qui a coûté \$11,554.38 comprenant 6 chalans de diverses grandeurs, une sonnette très complète, avec engin, etc., quai, chèvre à vapeur, tombereaux à bascule, etc., etc., est de \$7,869.21, en allouant un certain pourcentage pour le délabrement et l'usure. Le tout est encore serviable.

L'équipement nécessaire pour la pension a coûté \$394.89 ; sa valeur actuelle est de \$283.68.

La liste suivante comprend les matériaux en main et leur valeur, au 30 de juin dernier :—

Ecrous et rondelles, 800 livres, à 8 cents.....	\$ 61 00
Fil de fer galvanisé, 5,500 livres, à 31.3 centins.....	183 15
Pieux, 3,500 pieds à 5 cents.....	175 00
Acier, 400 livres à 17 centins.....	68 00
Approvisionnements.....	15 00
Poudre.....	157 25
	—————\$662 40

Il est impérieux d'attirer encore une fois l'attention sur la futilité qu'il y a de continuer ces travaux sans avoir une somme plus élevée et l'assurance de pouvoir les continuer. L'essai de régler le cours d'une rivière telle que la Fraser et d'en protéger les bords avec des moyens aussi peu suivis que ceux employés jusqu'à présent, ne peut que désappointer et discréditer les personnes intéressées. Les travaux exécutés à l'île de Westham ont eu pour effet d'arrêter l'empiètement de la rivière en certains endroits, mais les travaux antérieurs sont devenus graduellement sans effet.

Il est impossible de dire quels changements futurs ces travaux vont faire dans la direction et la profondeur du chenal. Le seul moyen efficace est la construction non interrompue d'ouvrages de protection qui rendraient la rive inattaquable depuis le point où le courant vient se heurter sur l'île à l'extrémité inférieure de Woodward's Slough jusqu'au quai du rocher. Si ces travaux sont faits et si la jetée, plus loin du côté de la mer, est construite, la barre, qui se forme graduellement en bas de la rivière parallèlement avec l'île Westham et qui lance le courant contre son bord friable favorisera la formation d'un chenal stable et profond à travers la barre de l'autre côté, qui s'étend diagonalement du côté sud de l'embouchure de la rivière jusqu'au côté nord à Windsor Canner.

Cette question de protection de la rive est de la plus grande importance et devrait, semble-t-il, avoir préséance sur tous les autres travaux de la rivière Fraser.

Il n'y a pas de doute qu'on obtiendra un chenal profond et stable en empêchant l'érosion des bords de la rivière, en dedans de son embouchure.

Il serait peut-être possible d'obtenir des propriétaires des lots, situés sur ce côté de la rivière, une contribution pour la construction d'ouvrages qui protégeraient leurs

terrains. Déjà, MM. Findlay, Durham et Brodie, dont la fabrique de conserves sur l'île de Dease, située à 9 milles en amont de New-Westminster, a été entièrement balayée par l'inondation de 1894, ont manifesté le désir de déposer \$5,000 au crédit du receveur général, si le gouvernement voulait exécuter les travaux nécessaires. Vis-à-vis de l'île de Dease, il se fait actuellement une brèche sur la rive, depuis l'endroit où est située la fabrique de conserves de Ewen, à 4 milles en aval, et une étendue considérable de terrains de valeur a été détruite.

Une autre question a surgi, relativement à la direction du cours de cette rivière.

Le chenal qui longe la rive sud de l'île Lulu, se bouche graduellement, à son extrémité supérieure, par la formation rapide de la barre.

Les propriétaires des manufactures de conserves de cet endroit sont naturellement anxieux de détourner le danger qui menace la navigation aux abords de leurs quais, et ils proposent de prendre un moyen qui détournerait vers ce côté une certaine quantité des eaux de la rivière et garderait le chenal à la profondeur nécessaire. Ce but peut être obtenu par la construction d'un barrage au point convenable, ce qui protégerait à divers endroits, la rive de l'île Lulu.

La crue des eaux a retardé cette année. Le printemps a été hâtif, mais la température a été froide. L'eau a atteint son plus haut niveau le 6 juillet et a été au pont de la Mission, en aval de New-Westminster, de quatre pieds plus basse qu'en 1894. A New-Westminster le plus haut niveau de l'eau a été de 2 pieds 3 pouces plus bas que celui de 1894. Malgré cela des avaries assez considérables se sont produites dans le voisinage de Chilliwack, Sumas, l'île Nicomen et Matsqui. A ce dernier endroit, en amont du pont de la Mission, la digue a été balayée.

Les inondations ne peuvent pas être entièrement contrôlées, à cause de l'incertitude de l'époque de leur arrivée et de leur étendue, mais, sans doute, il en résulterait un grand avantage, si des points de repère et des échelles de marée étaient placées sur les rivières Fraser, Supérieure et Thompson, aussi proches que possible des stations de télégraphe, qui communiquent avec les bureaux météorologiques. L'état de la rivière et de la température pourrait être télégraphié chaque jour à la côte, et ces rapports renseigneraient les habitants des terrains exposés à l'inondation, sur l'étendue et l'époque du danger qui les menace. De sorte que les personnes intéressées pourraient, s'il était nécessaire, mettre en sûreté leurs effets et leurs bestiaux. Sans doute après quelques années d'observation assidue, l'époque de certaines inondations pourrait être prédite avec une exactitude très approximative, et le bénéfice qu'on en tirerait ne saurait être trop estimé.

RIVIÈRE KOOTENAY.

La rivière Kootenay prend sa source au cœur des Montagnes Rocheuses, un peu au nord du 51^e parallèle, à 16½ milles au sud-est de Leancoil, station sur la ligne du chemin de fer du Pacifique. Elle coule sur une certaine distance dans une direction sud-est, puis tournant vers le sud-ouest, elle passe en déçà d'un mille et demi des sources de la Colombie. Au Banc du Canal, elle change encore de direction et traverse la frontière internationale aux Plaines du Tabac, à environ 6 milles à l'ouest du 115^e méridien. La Kootenay rentre dans le Canada à Beddington, à environ 20 milles à l'est du méridien. Suivant ensuite une direction nord elle s'élargit et forme le lac Kootenay, qui a une longueur de 72 milles, à une distance de 28 milles de la frontière. La décharge du lac est du côté ouest, à environ 30 milles au nord du point d'entrée d'où la rivière coule vers le sud-ouest et joint la rivière Colombie à environ 21 milles au nord de la frontière.

On peut affirmer sûrement que la rivière Kootenay, tout le long de son cours, traverse une région riche en minéraux, de toutes sortes, mais particulièrement en or et en argent.

Rivière Kootenay en aval du Fort Steele.

Les dépenses, pour les travaux d'amélioration exécutés sur cette rivière, se sont élevées à \$1,293.05 de la manière suivante :—

Gages	\$ 860 00
Matériaux	183 05
Inspection	250 00
Total	\$1,293 05

Ces travaux ont consisté à débarasser le chenal de la rivière des souches, à couper les arbres qui menaçaient d'y tomber, ainsi que les pièces de bois et les pieux qui s'y trouvaient, à faire disparaître les rochers qui causaient des remous dangereux à la navigation entre Mud Creek, 4 milles en aval de Canal Flat, et un point situé à 15 milles plus bas.

Le steamer *Gwendoline* fit plusieurs voyages entre Mud Creek et Fort Steele, distance d'environ 50 milles. Il y transporta une quantité considérable de fret qu'il aurait fallu, sans ce bateau, transporter en voiture sur toute la distance.

RIVIÈRE OKANAGAN.

La partie de la rivière Okanagan, dont il est question actuellement, est celle qui relie le lac Okanagan au lac du Chien, situé au sud du premier. Sur le lac Okanagan, qui remonte à 60 milles, la navigation se fait au moyen d'un grand steamer, à roue placée en arrière, fourni par la Compagnie du Pacifique. Ce bateau fait le trajet entre Vernon, situé à la tête du lac, et l'embranchement Shuswap et Okanagan du chemin de fer. On se propose d'établir, au moyen d'un petit steamer, une communication entre Penticton, situé à l'extrémité inférieure du lac Okanagan, et les chutes Okanagan, dont les environs sont très riches en dépôts miniers. Le bateau passerait sur la rivière Okanagan et le lac du Chien.

La distance, par eau, entre ces lacs est d'environ cinq milles et demi, tandis qu'en droite ligne il n'y a que trois milles. La partie supérieure de la rivière est très étroite. La rivière s'élargit graduellement et devient moins profonde, sur la moitié de sa longueur, ensuite elle s'élargit et est profonde jusqu'au lac du Chien. Il n'est pas possible de rendre la rivière navigable pour les steamers d'une longueur de 130 à 150 pieds à moins de dépenses considérables.

Durant l'exercice financier 1895-96, la somme de \$327.35 a été employée pour l'enlèvement des souches et autres obstructions dans le chenal.

RIVIÈRE SKEENA.

La rivière Skeena se trouve dans la section nord-ouest de la région occidentale de la Colombie-Britannique. Elle prend sa source dans les lacs et les glaciers situés entre les 56e et 57e parallèles de latitude nord et entre les 126e et 128e degrés de longitude ouest. Elle coule généralement dans une direction sud-ouest et se jette dans les eaux de l'océan Pacifique par les passages de Skeena-nord, Télégraphe et Malaca, le détroit de Chatham, etc., à un point un peu au nord du 54e parallèle de latitude nord et à quelques milles à l'ouest du 130e degré de longitude ouest et à environ 650 milles, par le passage inférieur au nord-ouest de Victoria. Le principal port sur la Skeena est Port-Essington, qui se trouve sur la rive méridionale de l'estuaire au confluent des rivières Skeena et Oxtall, à 13 milles à l'est des passages d'entrée. Cette rivière est navigable pour les steamers d'un faible tirant d'eau, lorsque l'eau n'est pas trop haute, à partir du mois de mai jusqu'au mois de septembre, jusqu'à Hazelton, poste important de la Compagnie de la Baie-d'Hudson établi sur la rive méridionale à une distance d'environ 173 milles de l'embouchure de la rivière. Le montant voté pour améliorer cette rivière, a été principalement employé à faire des travaux dans les eaux de marée à l'estuaire où se fait la pêche du saumon sur une distance de 25 milles environ. On a enlevé les souches et le bois flottant qui s'accroissent chaque année, pendant l'inondation sur les barres et dans le chenal, et qui brisent les rets.

Travaux Publics.

Les travaux ont été exécutés au mois de juin 1895, avant le temps de la pêche, et aux mois d'avril et mai cette année, tel que l'avaient demandé les propriétaires des manufactures de conserves. En tout 72 souches, les plus nuisibles ont été enlevées, ce qui est considérable, si l'on prend en considération le petit montant d'argent disponible pour ces travaux et le prix qu'ont coûté les matériaux et les préparatifs nécessaires.

Les dépenses sont comme suit :—

(1) Gages	\$892 50
(2) Remarqueur (location)	775 31
(3) Matériaux	329 00
Total	\$1,996 81

De ce dernier montant : \$329.00 pour matériaux, il a été payé \$250 pour du bois acheté l'année précédente, pour la construction d'une maison servant à abriter les travailleurs qui enlevèrent des rochers à Sepkew, durant les mois d'hiver.

Il y a actuellement en opération, sur la rivière Skeena, huit manufactures de conserves de saumon, employant environ 300 bateaux et rets. Ces bateaux sont conduits par deux hommes chacun, ce qui fait un total de 600 hommes. Le prix de la licence annuelle est de \$10 par bateau, ce qui donne un revenu annuel de \$3,000, pour la pêche seulement. En 1895, la production totale des caisses de conserve a été de 67,797, ce qui, au prix moyen du marché de Londres, Angleterre, c'est-à-dire \$5 représente un total de \$338,785.

Le montant disponible ayant été employé entièrement pour enlever les souches, les travaux d'amélioration de la navigation sur le haut de la rivière, en aval de la marée, ne purent être repris. On peut mentionner ici qu'en aval du Cañon Kitsitas, il y a deux ou trois endroits qui sont devenus dangereux pour la navigation, à cause de certains changements qui se sont produits dans le courant, depuis quelque temps. Il faudrait porter attention à ces changements, ainsi qu'à quelques légers travaux peu dispendieux qui sont nécessaires le long du Cañon.

La rivière Skeena paraît actuellement être la route naturelle pour le transport du fret et des passagers qui se rendent au riche district minier de la partie nord et nord-est de la province, et à la région de la rivière de la Paix. Pour ces raisons on ne devrait rien épargner pour rendre la navigation facile et sûre.

VICTORIA, PORT INTÉRIEUR.

Les travaux de forage, de mine et de dragage dans le but de réduire le haut-fonds connu sous le nom de rocher Dredger, dans le Bassin du Milieu, en dedans de Shoal Point dans le port de Victoria, à une profondeur de 14 pieds à mi-basse marée, furent continuées jusqu'à ce que le crédit fut épuisé.

Ci-après est un état synoptique indiquant chaque item des travaux avec le coût :

(1) Forage :—		
Trous.....	nombre	457
“	pds lin.	1,444
Houille dépensée.....	livres	49,450
Gages payés.....		\$1,260 50
Matériel employé, inclus coût de l'eau, du combustible, etc.....		268 08
		\$1,528 58
Coût par pied linéaire.....		\$1.05
(2) Travaux de mine :—		
Mines.....	nombre	10
Gages payés.....		\$561 92
Matériaux employés, inclus le coût de l'eau, du combustible et de 1,411 liv. 75 p.c. de poudre Géant.....		666 85
		1,228 77

(3) Dragage :—			
Combustible employé, livres.....	76,200		
Roches enlevées, tonnes (2,000 liv.)	1,038		
Glaise " " " "	428		
Total.....	1,466		
Gages payés, inclus le temps employé à forer et à miner endroits élevés.....	\$743 44		
Matériel employé, inclus le coût de l'eau, du combustible, matière-explosives, etc., etc.	208 92		
			952 36
Coût par tonne, 65 centins.			
(4) Temps perdu :—			
Gages.....	\$225 64		
			225 64
(5) Surveillance.....	\$692 88		
Gardien.....	356 00		
			1,048 88
Total.....	\$4,984 23		

Le coût d'enlèvement de ce rocher—sans compter la glaise—est, d'après les chiffres ci-dessus, d'environ \$4.80 la tonne, ou \$11.04 la verge cube. On peut ranger cette roche dans la classe diorite, à travers laquelle se trouvent dispersées de petites veines de quartz et autres minéraux. Son poids spécifique est supposé être à peu près celui du granit, c'est-à-dire 2.72; une verge cube devra donc peser environ 2.3 par tonne de 2,000 liv.

DRAGAGE.

Durant l'exercice financier, du dragage a été fait aux différents endroits ci-dessous :—

<i>Nouvelle-Ecosse.</i>				
Chéticamp,	Fourchu,	Havre Ketch,	Pictou,	Wallace.
<i>Nouveau-Brunswick.</i>				
Frédéricton,	Oromocto,	Pointe-du-Chêne,	Quai du chemin de fer Canada Est,	Frédéricton,
	Quai de la Cie de chemin de fer Dominion Atlantique,			Saint-Jean.
	Rivière Miramichi,	Rivière Ristigouche,		Richibouctou.
<i>Ile de Prince-Edouard.</i>				
Charlottetown,	Newport,	Pont Cardigan,		Souris.
<i>Québec.</i>				
Fleuve Saint-Laurent,	Chenal des navires entre	Montréal et Québec.		
Châteauguay,	Dorval,	Ile de Gros Bois,	Laprairie,	
Longueuil,	Louiseville,	Nicolet,	Saint-Placide.	
<i>Ontario.</i>				
Amherstburgh,	Belle Rivière,	Belleville,	Bowmanville,	
Fort-Erié,	Baie des Français,	Kincardine,	Meaford,	
Midland,	Newcastle,	Penetanguishene,	Port-Elgin,	
Port-Hope,	Prescott,	Rivière Kaministiquia,	Rivière Saugeen,	
Rivière Thames,		Thornbury,	Trenton.	
<i>Manitoba.</i>				
Rivière Rouge.				
<i>Colombie-Britannique.</i>				
Havre de Victoria.				

Travaux Publics.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

DRAGAGE À CHÉTICAMP.

Chéticamp est situé dans le comté d'Inverness, à 58 milles au nord de Mabou. La population est d'environ 1,900 âmes. On y voit plusieurs magasins, des bureaux de télégraphe et de messageries, ainsi qu'une église et des écoles, etc. Le port, entre l'île Chéticamp et la terre ferme, est accessible au nord-est par un chenal large de 80 pieds et offrant 14 pieds d'eau à marée basse, que l'on a pratiqué entre le banc de gallets qui se trouve près du Cap-Cross, à l'extrémité nord-est de l'île, et la Pointe Caveau. Il y a un bon mouillage pour les gros navires à l'intérieur du port. Il y a plusieurs quais et une jetée construite par le gouvernement dans le havre. Un steamer fait le service entre Pictou et Chéticamp où il se fait un montant d'affaires considérable.

On a continué le dragage dans le chenal pendant l'exercice financier 1895-96, et dragueur *Canara*, du 13 août au 28 septembre 1895, a enlevé 13,140 verges cubes de sable, gravier et pierre, donnant une profondeur de 14 pieds à eau basse, grandes mers.

DRAGAGE AU HAVRE FOURCHU.

Havre Fourchu, comté de Richmond, se trouve sur le côté nord de la pointe Fourchu et dans la baie entre cette dernière et le cap Gabarus, appelée baie Fourchu. Cette baie n'offre aucun abri et il est difficile d'y entrer. Il y a, à l'ouest de nombreux rochers et hauts-fonds. À l'entrée de ce passage se trouve une batture presque découverte à mer basse, et ne pouvant abriter que les petits bateaux.

Ce village compte environ 200 âmes vivant en grande partie de la pêche ; il est à environ 40 milles nord-est de Saint-Pierre : il y a là deux magasins, une scierie, des fabriques de conserves de homard et un bureau de messageries.

On fit venir ici le dragueur *Georges McKenzie* pour ouvrir un passage à travers le banc de sable et creuser le chenal à l'entrée à une profondeur de 7 pieds à eau basse, grandes mers. Il arriva le 21 juillet et fut mis à l'œuvre sans délai. Le déblai enlevé par le dragueur se composait de vase et de sable ; et le 4 d'octobre 13,230 verges cubes avaient été enlevées, alors qu'il fut décidé de mettre le dragueur en hivernement afin de l'avoir prêt à continuer et compléter les travaux la saison suivante.

La reprise des travaux, au printemps, fut beaucoup retardée par le mauvais temps et par l'absence d'un remorqueur qu'on attendait : et on n'y avait enlevé qu'une charge de chalan quand le dragueur fut envoyé à Wallace, le 19 juin 1896.

Le total enlevé à Fourchu se monte à 13,275 verges cubes.

DRAGAGE À HAVRE KETCH.

Havre Ketch, comté d'Halifax, est un bras de mer tout étroit d'environ un mille de longueur. Son entrée se trouve à 2 milles au sud-ouest de la pointe de Chibouctou et à 16 milles d'Halifax.

Sur les bords de ce havre s'élèvent les maisons et les échafauds des pêcheurs. La population est d'environ 100 âmes.

Sur la batture, à l'entrée, il y avait 9 pieds d'eau. Au fond du havre il y a un beau cours d'eau formé de plusieurs lacs.

Du ler au 6 juillet le dragueur *George McKenzie* fut occupé à creuser dans le chenal et autour du quai. 1,238 verges cubes de sable et de pierre furent enlevées, donnant une profondeur de 11 pieds à eau basse, grandes mers.

DRAGAGE À PICTOU.

Le port de Pictou est un des plus beaux sur le côté sud du golfe Saint-Laurent, à l'est de Gaspé. La ville de Pictou est d'une importance considérable et a une population d'environ 3,500 âmes.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1896, il fut fait du dragage à différents endroits dans le port comme suit :—

Au quai de C. Dwyer, le *Canada*, qui avait commencé les travaux durant l'exercice précédent, travailla jusqu'au 3 d'août 1895, et enlevant une quantité additionnelle de 5,850 verges cubes de vase, ce qui donne une profondeur de 14 pieds à eau basse, grandes mers. Ces travaux furent entrepris dans le but de donner au vapeur *Campania*, qui fait le service entre Pictou et Montréal, un accès libre au quai et un poste de sûreté.

Le même dragueur travailla aussi deux jours au quai de M.M. Dwyer et Cie, et enleva 360 verges cubes de vase, etc., donnant une profondeur de 14 pieds à eau basse, grandes mers. Il fut aussi fait du creusage à la pointe Abercrombie, qui se trouve à l'embouchure de la rivière de l'est de Pictou, afin d'améliorer l'accès au débarcadère pour les petits bateaux et les remorqueurs, et le dragueur y enleva 1,800 verges cubes de vase, donnant une profondeur de 6 pieds à eau basse, grandes mers. A la pointe McKenzie, sur la rivière de l'Est, et environ 2½ milles de Pictou, presque vis-à-vis de la pointe Abercrombie, se trouve un débarcadère à mer haute pour les petits bateaux. Le *Canada* y enleva, du 28 mai au 3 juin, 450 verges cubes de vase et de coquillages, donnant une profondeur de 9 pieds à eau basse, grandes mers. Le même bateau dragua pendant 3 jours au quai de la Compagnie des bateaux-traversiers et enleva 720 verges cubes de vase, donnant une profondeur de 10 pieds d'eau. Ce traversier fait le service entre la ville de Pictou et le débarcadère du chemin de fer de Pictou, qui sont à 1½ mille de distance l'un de l'autre sur les côtés opposés du bassin.

DRAGAGE À WALLACE.

Wallace, situé dans le comté de Cumberland, est un port de mer du détroit de Northumberland. Le port de Wallace est le plus beau sur cette côte à l'exception de celui de Pictou. Il y a environ 16 pieds d'eau sur la barre à eau basse. Les grandes marées montent de 8 pieds, offrant ainsi une entrée aux vaisseaux d'un fort tirant d'eau. Les basses marées montent de 5 pieds.

En face du village de Wallace, le havre a une largeur au delà d'un demi-mille, mais le chenal entre les battures n'a environ que 60 ou 70 verges de largeur, et une profondeur de 5 à 6 brasses d'eau. Il y a environ 12 magasins, moulins, et manufactures ; on y construit aussi des navires, aux alentours se trouvent de vastes carrières de pierre calcaire, de grès et de gypse.

La population est d'environ 400 âmes.

Durant l'exercice financier 1895-96, le dragueur *George McKenzie* fut envoyé à Wallace et y travaillait encore à la fin de l'exercice. Les travaux furent considérablement retardés après l'arrivée du dragueur, et le 30 juin on n'avait encore enlevé que 315 verges cubes de vase, donnant une profondeur de 7 pieds à l'eau basse des grandes marées.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

DRAGAGE AU QUAÏ DU CHEMIN DE FER CANADA-EST.

Ce quai qui est situé dans le village de Gibson, sur la rivière Saint-Jean, N.-B., en face de Frédéricion, sert de débarcadère au chemin de fer Canada-Est, dont l'embranchement s'étend de là jusqu'à Bathurst, N.-B., une distance d'environ 116 milles. Ce chemin est d'une grande importance locale, et se raccorde aussi avec les lignes du chemin de fer Intercolonial et du chemin de fer du Pacifique Canadien.

Le village de Gibson est un établissement prospère et florissant, dont la population peut s'élever à 350 âmes. Il y a là des magasins, des moulins, un hôtel, des bureaux de messageries et de télégraphe. Ce village est relié à Frédéricion par un magnifique pont sur la rivière Saint-Jean. Le dragueur *New Dominion* fonctionna ici du 4 au 14 d'août, améliorant et creusant les abords du quai.

On y enleva 3,250 verges cubes de déblai composé en grande partie d'argile et de sciure de bois ; une profondeur de 11 pieds a été acquise par ce creusage, et il y a maintenant un chenal de 200 pieds de longueur sur 65 de largeur.

Travaux Publics.

DRAGAGE AU QUAI DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DOMINION ATLANTIQUE,
SAINT-JEAN, N.-B.

Ce quai, appelé autrefois le "grand quai," un des mieux construits et des plus avantageusement situés dans le port de Saint-Jean, N.-B., a été récemment beaucoup amélioré, et son importance a été grandement augmentée, non seulement par les réparations, les additions et les nouvelles facilités de chargement et de transport, mais encore parce qu'il est devenu la jetée du vapeur de la Compagnie du chemin de fer Dominion Atlantique, et parce qu'il possède une voie ferrée le reliant aux systèmes du chemin de fer du Pacifique et du chemin de fer Intercolonial.

On entreprit de faire du dragage dans le but d'obtenir pour les vaisseaux une plus grande profondeur et de leur donner plus d'espace et de moyens de faire la manœuvre le long du quai.

Les travaux furent commencés le 7 octobre et poursuivis avec vigueur jusqu'au 21 décembre 1895, alors qu'on avait enlevé 15,525 verges cubes de vase et d'argile, donnant une profondeur de 10 pieds à eau basse des grandes marées, sur une distance de 270 pieds le long du côté est.

DRAGAGE À FRÉDÉRICTON.

Frédéricton, situé sur la rivière Saint-Jean, dans le comté de York, est la capitale de la province du Nouveau-Brunswick. Cette ville se trouve à 67 milles de Saint-Jean, la rivière est navigable, pour les vaisseaux océaniques, jusqu'à cet endroit, une distance de 84 milles.

C'est une très jolie ville, bien située, possédant de beaux édifices publics, et dont l'importance augmente tous les jours rapidement. La population est d'environ 1,000 âmes. On y voit de nombreuses industries très prospères, et la ville est un endroit de chargement et d'exportation considérable. Le ministère à différentes époques, a fait creuser le chenal de la rivière, en face de la ville.

Durant l'exercice financier 1895-96, le *New Dominion* fonctionna ici du 19 juillet au 3 août, et du 15 du même mois au 1er septembre ; pendant ce temps on enleva du chenal 14,925 verges cubes de sable, donnant une profondeur de 11 pieds à eau basse des grandes marées, niveau de l'été.

DRAGAGE AU BANC DU FER À CHEVAL ET À LA BARRE EXTÉRIEURE, RIVIÈRE MIRAMICHI.

La rivière Miramichi, une des plus importantes rivières du Canada, se trouve dans la province du Nouveau-Brunswick : sa longueur est d'à peu près 220 milles. A partir de l'île Sheldrake, où commence la rivière proprement dite, le pays est généralement onduleux, s'élevant en berges et en falaises de grès, parfois à une hauteur de 5 pieds, et les établissements augmentent en nombre et en étendue, et finissent par se relier les uns les autres de chaque côté.

Il y a de nombreuses scieries, manufactures, édifices publics et de belles résidences. Le sol paraît assez fertile pour la production de presque tout ce qui est du domaine agricole, et les principales industries sont le commerce de bois, la pêche et l'agriculture. Cette rivière abonde en poisson de toute espèce. Les petits cours d'eau ainsi que les tributaires de cette rivière sont importants. Les principales villes sont Chatham, Newcastle, Nelson et Douglas. La rivière est navigable pour les grands vaisseaux, trois milles en amont de Newcastle, environ 35 milles de son embouchure ; et les goélettes peuvent se rendre jusqu'aux magnifiques ponts du chemin de fer Intercolonial qui traversent la branche sud-ouest et nord-ouest de la rivière.

A la barre Miramichi, les grandes marées montent de 5 pieds, et les petites de 3. Cette barre bouche l'entrée principale de la rivière : elle est de sable, et à certains endroits, n'est couverte que de deux pieds d'eau à marée basse des grandes marées. Son extrémité sud-est, est la partie la plus profonde, appelée *swash way*, où il y a une profondeur de 16 pieds. Les tempêtes modifient la formation de cette barre ; le chenal des navires change de place, ainsi que de profondeur.

La batture du Fer-à-Cheval, formée de sable et de gravier, est très étendue. et est située plus loin à l'intérieur de l'estuaire de la rivière, en amont des Iles-du-Portage et au Renard, et sa moindre profondeur est de 3 pieds. La baie intérieure de Miramichi est très grande, s'étendant de l'Île-au-Renard à l'Île Sheldrake, à un endroit que l'on peut appeler la véritable entrée de la rivière, sur une distance de 13 milles et de 7 à 8 milles de largeur. Il y a ici assez d'eau pour flotter les plus grands vaisseaux qui peuvent franchir la barre intérieure, la profondeur étant de 2 $\frac{1}{2}$ brasses à eau basse.

Le terrain du milieu est un grand banc de Sable qui s'étend vers le centre de l'estuaire jusqu'à 5 milles de la Pointe-Cheval. Le chenal des vaisseaux se forme entre ce terrain du milieu et le côté nord de la baie, le long duquel s'étend la batture de la Grande-Dune.

Plus haut dans la rivière et sur le côté nord vis-à-vis Black Brook se trouvent les Galets de Gordon ; c'est un obstacle de forme triangulaire.

Les travaux faits par le ministère sur la Miramichi, dans le but d'ouvrir et d'améliorer un passage navigable sur ces bancs, ont été considérables, et l'on peut dire continus, et devront se poursuivre régulièrement par intervalles.

Durant l'exercice financier 1895-96, le dragueur *St. Lawrence*, du 3 au 30 août, fonctionna sur les hauts-fonds du Fer-à-Cheval et de la barre extérieure, et cela alternativement, quand le temps et les circonstances étaient les plus favorables. Pendant ce temps on a enlevé du Fer-à-Cheval 11,200 verges cubes de sable et de la barre extérieure 2,810 verges cubes de même matériel, une profondeur de 21 pieds ayant été obtenue.

DRAGAGE SUR LES HAUTS-FONDS D'OROMOCTO.

La rivière Oromocto se jette dans la rivière Saint-Jean à environ 11 milles en aval de Frédéricton, au village d'Oromocto, dans le comté de Sunbury. Ce village a une population d'environ 400 âmes. Les bateaux à vapeur arrêtent à cet endroit et, il s'y fait une exportation considérable de produits agricoles.

Tout près dans le voisinage se trouvent les hauts-fonds d'Oromocto, situés entre les îles Thatch et Oromocto ; à certaines époques ces hauts-fonds ne sont couverts que de 8 pieds d'eau et deviennent un obstacle à la navigation.

Durant l'exercice 1895-96, le dragueur *New Dominion* a travaillé et poursuivi le creusage sur ces hauts fonds au pied de l'île Thatch. Du 1er au 18 juillet on y a enlevé 3,300 verges cubes de sable et d'argile, ce qui donne une profondeur de 9 pieds à mer basse, niveau de l'été, et permet aux bateaux à vapeur de rivières de traverser du grand chenal au quai d'Oromocto pour y débarquer leurs passagers, cargaison etc.,

DRAGAGE À LA POINTE DU CHÊNE.

Pointe du Chêne située dans le comté de Westmoreland, sur le détroit de Northumberland, est le terminus nord-est du chemin de fer Intercolonial (division de Shédiac) et se trouve à 109 milles de la ville de Saint-Jean. Il y a en cet endroit de longues jetées avec feux d'alignement pour les navires ; il y a aussi des feux sur l'île de Shédiac.

La population est d'environ 200 âmes. Il y a plusieurs magasins, deux ou trois hôtels, des bureaux de télégraphe et de messagerie, et c'est un endroit très fréquenté par les visiteurs durant l'été. Les steamers de la Compagnie de navigation à vapeur de l'Île du Prince-Edouard font le service entre ce port et Summerside, I. P.-E., pendant la saison de la navigation, et font correspondance avec les trains du chemin de fer Intercolonial et du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard. Ce port est le plus facile sur cette partie de la côte pour l'entrée et la sortie des vaisseaux, et le pays avoisinant est fertile et bien colonisé.

Au commencement de l'exercice le dragueur *St. Lawrence* continua ses travaux d'amélioration du chenal dans le port depuis Chêne Spit jusque le long des jetées, dans le but de donner, par le dragage, une profondeur de 15 pieds à eau basse, grandes mers. On discontinua les travaux le 31 juillet, et le dragueur fut rappelé à la rivière Miramichi, Nouveau-Brunswick. Une quantité additionnelle de 12,635 verges cubes, formée en grande partie d'argile, de coquillages, de vase, de vieux pilotis et de sailloux, fut enlevée.

Travaux Publics.

DRAGAGE À LA TRAVERSE—RIVIÈRE RISTIGOUCHE.

La rivière Ristigouche forme, au nord, une partie de la limite du Nouveau-Brunswick, qu'elle sépare de la province de Québec. Cette importante rivière a une longueur d'environ 225 milles, et sa largeur à l'embouchure de son estuaire est d'environ 3 milles, variant pour les premiers 17 milles intérieurs de 3 à 1½ milles. L'estuaire mesure 9 brasses de profondeur et est navigable pour les plus grands vaisseaux ; mais à la Pointe-aux-Sauvages, un mille en amont de Campbellton, les navires doivent s'arrêter. Aux petites villes de Dalhousie et de Campbellton, où quantité de vaisseaux viennent tous les ans charger de bois de commerce, il y a, pour rendre plus facile le chargement des navires, de belles jetées et de vastes terrains pour le bois. Il s'y fait aussi un commerce considérable de homards et de saumon en conserves, etc.

En aval de Campbellton, vers Oak Point (Pointe du Chêne) il se trouve dans le chenal de la rivière un endroit peu profond, et qui ne mesure pas plus de 10 à 14 pieds à eau basse ; mais la marée qui monte de 6 à 9 pieds permet aux vaisseaux d'un certain tirant de se rendre jusqu'à Campbellton, où ils peuvent mouiller dans 3 à 3½ brasses d'eau à marée basse. Cette partie de la rivière s'appelle la Traverse, et à cet endroit le dragueur *St. Lawrence* a travaillé en différents temps.

Durant l'exercice écoulé, du 4 au 28 septembre 1895, le dragueur fut occupé à creuser et à rendre plus droit le chenal de la batture, et y enleva 11,060 verges cubes de sable, de vase, d'arbres et de souches, obtenant une profondeur de 16 pieds à eau basse. Les travaux n'étaient pas encore terminés quand on fit venir à Pictou le dragueur pour le mettre en hivernement.

Après avoir passé l'hiver en cet endroit et reçu les réparations requises, ce dragueur s'en revint à la Traverse et les travaux furent repris le 4 mai ; et le 30 juin, on avait enlevé une quantité additionnelle de 22,400 verges cubes de matériel, formant un total pour l'année de 33,460 verges cubes.

DRAGAGE A RICHIBOUCTOU.

La rivière Richibouctou traverse le comté de Kent et est une des plus importantes rivières du Nouveau-Brunswick, tant par sa longue distance navigable que par la profondeur de l'eau sur la barre ; tous les ans quantité de navires viennent ici prendre des cargaisons de bois de commerce. L'entrée de la rivière a une largeur d'environ 3½ câbles et est située entre deux barres de sable qu'on appelle grèves du nord et du sud, sur lesquelles se trouvent des élévations de sable de 30 pieds de hauteur. En dedans de l'embouchure se trouve un endroit d'une vaste étendue qui devient presque à sec à mer basse, à l'exception du chenal de la rivière. Ce chenal varie en profondeur de 3 à 9 brasses, et les navires qui parviennent à franchir la barre peuvent remonter le fleuve à une distance de 13 milles, tandis que les bateaux peuvent se rendre jusqu'à 22 milles. Il y a des établissements florissants sur les bords de la Richibouctou, où la population se livre à l'agriculture, à l'exploitation des forêts et à la construction des vaisseaux. Richibouctou, situé à trois milles en dedans de l'embouchure du fleuve, se trouve le chef-lieu du comté et un port d'entrée ; cet endroit est à environ 146 milles de Saint-Jean, et il s'y fait un grand commerce de bois, de poisson, etc. La population est d'environ 1,600 âmes, et en été c'est un des plus beaux endroits des provinces maritimes pour les visiteurs.

La barre de la Richibouctou est dangereuse et sujette à changer ; elle est recouverte de 11 pieds d'eau à mer basse, et de 15 pieds à mer haute, dans les grandes marées ordinaires. Le chenal a une largeur de 80 à 100 verges, et une grande quantité de dragage y a été faite.

Durant l'exercice 1895-96, le dragueur *Canada* a, du 6 au 30 juin, fonctionné dans une partie de la rivière qu'on appelle chenal Albion, et à cette époque avait enlevé 1,800 verges cubes de sable : les travaux se continuaient encore à la fin de l'année fiscale.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DRAGAGE AU PONT DE CARDIGAN.

Cardigan est un village situé dans le comté de King, sur la rivière Cardigan laquelle est navigable jusqu'à cet endroit pour les navires d'un fort tonnage. Cardigan se trouve à 40 milles à l'est de Charlottetown et à 6 milles à l'ouest de Georgetown, c'est de là que sont expédiés les produits d'une grande partie du pays environnant. On y compte 6 magasins, 2 hôtels, des scieries et des moulins à farine, etc., etc. La population est d'environ 700 âmes.

Durant l'année le dragueur *Prince Edward* a complété les travaux entrepris à Cardigan et a enlevé une quantité additionnelle de 12,330 verges cubes de matériel ; des améliorations ont aussi été faites au chenal de la rivière ainsi qu'aux abords des jetées, donnant une profondeur de 12 pieds à eau basse des grandes mers.

DRAGAGE À CHARLOTTETOWN.

Charlottetown, capitale de l'Île du Prince-Edouard, se trouve dans le comté de Queen et est située sur une langue de terre entre les rivières du Nord et de Hillsborough.

Durant l'exercice 1895-96, le dragueur *Prince Edward* a travaillé aux endroits suivants dans le port de Charlottetown : A la cale de construction de la rue Queen—propriété qui appartient à la ville—où on a enlevé 3,915 verges cubes de vase, etc., donnant une profondeur d'eau de 15 pieds à l'entrée et de 8 dans la partie intérieure ; au quai de la Cie. de M. M. Peake et Frères, le dragueur enleva 6,847 verges cubes de vase, etc. ; une profondeur de 18 à 8 pieds fut acquise, tandis qu'au quai de M. George Peake on enleva 5,805 verges cubes de matériel, ce qui donna une profondeur d'eau de 18 à 9 pieds.

DRAGAGE À NEWPORT OU CARDIGAN-NORD.

Newport ou Cardigan-Nord est un village qui se trouve sur la rivière Cardigan, tout près du pont Cardigan, dans le comté de King, Île du Prince-Edouard. C'est de cet endroit que sont expédiés les produits d'une grande partie du pays environnant. Du 2 au 20 août, le *Prince Edward* améliora, par le dragage, le chenal et l'approche de la jetée, enlevant, 3,240 verges cubes d'argile et pierre, ce qui donne une profondeur d'eau de 10 pieds à l'eau basse des grandes mers.

DRAGAGE À SOURIS.

Souris, village et port de mer dans le comté de King, est situé sur la rivière Souris, à 60 milles de Charlottetown par le chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, dont il est, à l'est, le terminus à eau profonde.

Il y a en cet endroit 25 magasins, un hôtel de la douane, un bureau de poste, 4 hôtels, des bureaux de télégraphe, de téléphone, etc. C'est un port commode, mais artificiel, étant formé par un brise-lames. Le port naturel formé par la rivière Souris se trouve à Souris-Ouest, mais il est trop petit pour donner refuge aux vaisseaux qui fréquentent cet endroit.

Souris est un établissement de pêche important et le rendez-vous de vaisseaux pêcheurs américains et canadiens dont le nombre, à la fois, s'élève parfois à 200. C'est un endroit magnifique pour les touristes, ainsi que pour la pêche, la chasse et les bains. Il y a une population d'environ 850 âmes.

Durant la saison de 1895, le dragueur *Prince Edward* fonctionna dans ce port du 26 août au 4 octobre, creusant à une profondeur de 18 pieds au quai du chemin de fer, à l'exception de l'endroit près du rivage qui fut nivelé à 14 pieds.

On fit une tranchée de 480 pieds de longueur sur 99 pieds de largeur sur une distance de 299 pieds, et sur 55 pieds de largeur pour le reste. On y enleva du sable, de la glaise et des cailloux, le tout s'élevant à 3,825 verges cubes.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Canada* pendant l'année terminée le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.		
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Gages.....	420 33		381 87		419 99		194 07		172 33		212 72		172 33		196 26		351 17		254 40		396 91		3,344 71		396 91		3,344 71
Houille.....	86 25		212 46				5 50														224 10		522 81		224 10		522 81
Comestibles.....	207 62		50 99		130 19		1 98														179 37		573 67		179 37		573 67
Approvisionnement.	14 70																				75 78		180 06		75 78		180 06
Equipement.....	154 88																						230 66				230 66
Eau.....																							4 50				4 50
Réparations.....			44 60											31 95		48 95		29 22		298 00		540 31		1,581 18		540 31	1,581 18
Pilotage.....			60 00		50 00													25 00				130 00		130 00		130 00	332 50
Remorquage.....																							426 50				426 50
Quaiage.....							8 45																41 40		7 73		41 40
Imprévu.....																											
Totaux.....	1,403 00		749 92		600 18		210 00		172 33		212 72		204 28		789 41		405 39		547 40		1,722 08		7,237 99		1,722 08		7,237 99
Frais d'exploitation.....	1,403 00		705 32		600 18		210 00		172 33		212 72												4,861 49		1,181 77		4,861 49
Réparat. ordinaires.....			44 60										204 28		789 41		23 45		547 40		540 31		590 68		540 31	590 68	
" extraordin.....																							1,785 82				1,785 82
Totaux.....	1,403 00		749 92		600 18		210 00		172 33		212 72		204 28		789 41		405 39		547 40		1,722 08		7,237 99		1,722 08		7,237 99

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *New Dominion*, pendant l'année terminée le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.		
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Gages	508	78	497	75	491	25	512	22	508	97	466	99	157	50	152	50	155	00	155	00	910	88	1,451	88	5,963	72	
Houille	5	00	112	50	30	12	41	25	72	00	41	06													301	93	
Conestibles											37	40													117	22	
Approvisionnement.	79	82					28	23			203	80													196	92	
Équipement	168	69									22	02													203	80	
Eau			20	00	16	00	186	94	83	65											41	50	948	09	1,553	43	
Réparations	11	52																									
Pilotage	380	00	405	00	360	00	120	00																	1,275	00	
Remorquage							50	00																	50	00	
Quaiage														6	92											6	92
Imprévus																											
Totaux	1,158	81	1,035	25	897	37	938	64	664	62	771	27	164	42	253	49	277	72	155	00	952	38	2,399	97	9,668	94	
Frais d'exploitation	1,147	29	1,015	25	881	37	751	70	580	97	752	25	6	92											5,135	75	
Réparat. ordinaires			20	00	16	00	18	75																	153	06	
do extraordin.							168	19	83	65	19	02	157	50	253	49	277	72	155	00	952	38	2,246	91	4,313	86	
Totaux	1,158	81	1,035	25	897	37	938	64	664	62	771	27	164	42	253	49	277	72	155	00	952	38	2,399	97	9,668	94	

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Prince Edward*, pendant l'année terminée le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages.....	745 87		537 75		531 25		250 32		185 00		201 85		97 50		152 50		606 08		155 00		536 89				4,155 01	
Huile.....			113 85		23 00																				136 85	
Comestibles.....			156 99		12 43		32 38				7 50										28 30			332 99		
Approvisionnements.....			239 71																		166 04			405 75		
Équipement.....			46 50		45 00		18 00		55 00												53 05			301 55		
Eau.....			218 26		10 00				30 49		22 29		20 00								37 50			702 78		
Réparations.....			15 00		8 00		102 00		23 00												2 00			148 00		
Pilotage.....			2,070 00						1,010 00															3,080 00		
Remorquage.....			5 00																					10 00		
Quaiage.....			26 00																					44 76		
Imprévus.....																								18 76		
Totaux.....	1,127 47		3,189 35		634 68		402 70		1,363 49		231 64		117 50		152 50		645 58		170 25		1,127 53			9,317 69		
Frais d'exploitation.....	1,127 47		2,971 09		624 68		402 70		1,273 00		54 49						499 64				803 04			7,756 11		
Réparat. ordinaires.....			218 26		10 00				90 49		177 15		117 50		152 50		145 44		170 25		14 67			1,023 50		
do extraordinaires.....																								9,317 69		
Totaux.....	1,127 47		3,189 35		634 68		402 70		1,363 49		231 64		117 50		152 50		645 58		170 25		1,127 53			9,317 69		

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Geo. McKenzie*, pendant l'année terminée le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages.....	497 75		520 15		491 25		249 91		124 18		100 00		157 50		152 50		171 25		171 25		417 94		495 50		3,549 21	
Houille.....	128 38				57 15		74 55														417 94		25 50		286 61	
Comestibles.....																					5 20		11 02		140 38	
Approvisionnements.....	124 36				128 79		3 75														10 00		121 29		302 61	
Équipement.....	34 38		14 40		128 79		3 75														10 00		7 50		162 50	
Eau.....	22 50		62 50		55 00		5 00														100 89		3 35		735 53	
Réparations.....	124 74																				8 00		400 00		688 00	
Pilotage.....			60 00																							
Remorquage.....	495 07		509 00				782 10		119 00																2,305 17	
Quaiage.....																										
Depenses imprévues.....	26 55		30 04				2 26																		87 98	
Totaux.....	1,454 73		1,196 12		732 22		1,117 57		243 15		100 00		157 50		241 03		537 24		223 28		571 16		1,064 16		7,638 19	
Frais d'exploitation.....	1,329 99		1,196 12		732 22		1,117 57		243 18												470 27		1,060 81		6,150 16	
Réparat. ordinaires.....	124 74																				100 89		3 35		128 09	
do extraordin.....																									1,359 94	
Totaux.....	1,454 73		1,196 12		732 22		1,117 57		243 18		100 00		157 50		241 03		537 24		223 28		571 16		1,064 16		7,638 19	

Coût du dragage dans le Nouveau-Brunswick pendant les vingt-quatre années terminées le 30 juin 1896.

Comté.	Localité.	Total pendant les vingt-trois années terminées le 30 juin 1895.				Pendant l'année 1895-96.				Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.		Coût.		Quantité.		Coût.				
		vgs. c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	vgs. c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.			
Gloucester.	Bathurst	98,637	29,095 79	29,095 79					98,637	29,095 79	29,095 79	
Kent.	Richibouctou.	101,048	34,940 07		1,800	615 46	615 46		102,848	35,555 53		
	Cocagne	27,180	9,001 45						27,180	9,001 45		
	Bouctouche	13,005	4,334 24						13,005	4,334 24		
	do	3,510	1,110 70						3,510	1,110 70		
	do	4,140	1,310 07						4,140	1,310 07		
King	Pointe-Bellisle.	60,170	8,156 76						60,170	8,156 76		
	Rivière Kennebecasis.	116,270	20,081 83						116,270	20,081 83		
Northumberland	Mess-Glen	10,200	1,924 47	30,163 06					10,200	1,924 47	30,163 06	
	Fer-à-cheval, Miramichi.	197,692	53,185 83		11,200	1,872 53			208,892	55,058 36		
	Banc extérieur, Miramichi.	27,125	7,495 51		2,810	469 80	2,842 33		29,935	7,965 31		
	Grande Dune	37,975	10,121 67						37,975	10,121 67		
	Gordon-Plats	22,425	4,403 95	75,206 96					22,425	4,403 95	77,549 29	
Queen.	Grand Lac.	93,555	16,372 96						93,555	16,372 96		
	do Anse McManis.	20,440	4,522 82						20,440	4,522 82		
	Ferme	61,305	12,117 74						61,305	12,117 74		
	Waashadenook	48,975	6,340 83						48,975	6,340 83		
	Grimross Mid-ground	12,040	3,274 89						12,040	3,274 89		
Ristigouche	Crique Gageton	6,965	1,894 52	44,523 86					6,965	1,894 52	44,523 86	
	Dalhousie.	22,301	6,543 08		33,400	5,594 19	5,594 19		22,301	6,543 08	21,145 91	
Saint-Jean	Traverse	29,400	9,068 64	15,551 72					62,860	14,662 83		
	Terminus du ch. de fer Intere.	139,810	37,130 01						139,810	37,130 01		
	Ile de la Marine.	25,294	9,296 79						25,294	9,296 79		
	Anse au Marble.	29,925	4,374 40						29,925	4,374 40		
	Les Scieries Murray	23,880	3,441 65						23,880	3,441 65		
Sumbury	Quei Indiantown.	1,615	192 83						1,615	192 83		
	Quei Long	7,137	2,680 24						7,137	2,680 24		
	Quei Adam.	7,513	3,247 29						7,513	3,247 29		
	Oromocto	284,573	54,822 52	54,822 52	3,300	953 27	953 27		287,873	55,775 79	67,930 35	
	Point-du-Chêne	80,200	25,487 45	25,487 45	12,635	2,112 45	2,112 45		92,835	27,599 90	55,775 79	
Westmoreland.	Frédéricton	39,395	7,639 15		14,925	4,311 39			54,320	12,010 54		
	Traverse Sainte-Marie.	15,570	6,827 36						15,570	6,827 36		
	Gibson	30,395	4,379 52						30,395	4,379 52		
	Nashwaak	1,600	435 22						1,600	435 22		
	Bas-fonds Fisher et des Châtagniers.	8,200	1,547 12	20,888 37	3,250	938 82	938 82		8,200	1,547 12	26,138 68	
York.	Quei "Canadian Eastern Ry."	1,732,035	411,096 12	411,096 12	98,905	21,352 63	21,352 63		1,830,940	432,448 75	432,448 75	

Miller et Woodman.	9,275	1,090 42							9,275	1,090 42	
Hayford, Steadon et Cie.	8,015	942 29							8,015	942 29	
Quei Intermatio.	450	52 90							450	52 90	
Quei de la ligne "Anchor"	4,695	996 81	63,445 63						4,695	996 81	
Quei "Donn. Atlantice Ry."				15,525	4,484 72	4,484 72			15,525	4,484 72	
Sumbury	284,573	54,822 52	54,822 52	3,300	953 27	953 27			287,873	55,775 79	67,930 35
Westmoreland.	80,200	25,487 45	25,487 45	12,635	2,112 45	2,112 45			92,835	27,599 90	55,775 79
York.	Frédéricton	39,395	7,639 15		14,925	4,311 39			54,320	12,010 54	
	Traverse Sainte-Marie.	15,570	6,827 36						15,570	6,827 36	
	Gibson	30,395	4,379 52						30,395	4,379 52	
	Nashwaak	1,600	435 22						1,600	435 22	
	Bas-fonds Fisher et des Châtagniers.	8,200	1,547 12	20,888 37	3,250	938 82	938 82		8,200	1,547 12	26,138 68
Quei "Canadian Eastern Ry."	1,732,035	411,096 12	411,096 12	98,905	21,352 63	21,352 63		1,830,940	432,448 75	432,448 75	

Coût du dragage dans l'île du Prince-Edouard pendant les vingt-quatre années terminées le 30 juin 1896.

Comté.	Localité.	Total pendant les vingt-trois années terminées le 30 juin 1895.				Pendant l'exercice 1895-96.				Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.		Coût.		Quantité.	Coût.		Coût pour le comté.			
		vgs. c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.		vgs. c.	\$ c.				
King	Grande Rivière	76,170	15,304 04							76,170	15,304 04	
	Rivière Montagne	132,480	22,819 11							132,480	22,819 11	
	Havre de Murray-Sud	90,483	17,638 73							90,483	17,638 73	
	Sturgeon	16,096	6,066 27							16,096	6,066 27	
	Quai de Sainte-Marie	21,963	4,752 55							21,963	4,752 55	
	Quai, ch. de fer Georgetown.	1,002	4,408 32							1,002	4,408 32	
	Cardigan	23,625	5,126 56	72,115 58		12,330	3,492 80			35,955	8,619 36	
	Newport					3,240	917 82			3,240	917 82	
	Souris					3,825	1,083 53	5,494 15		3,825	1,083 53	77,600 73
123 Queen.	Quai de ch. de fer Charl'town	54,618	15,003 50							54,618	15,003 50	
	do Pownal	14,193	2,963 50							14,193	2,963 50	
	do de la traverse.	4,045	670 61							4,045	670 61	
	do Cie de navig. à vap. do	7,668	4,904 15							7,668	4,904 15	
	do Connolly	5,343	3,417 17							5,343	3,417 17	
	do Peake Evère	5,343	3,417 17			6,840	1,937 61			12,195	5,362 46	
	Calé, rue de la Reine	5,355	3,424 85			3,915	1,109 03			9,270	4,533 88	
	Quai de St. Peake					5,805	1,644 42			5,805	1,644 42	
	do de Peole					405	114 72	4,805 78		405	114 72	
	Crapaud	80,782	27,493 03							80,782	27,493 03	
	Baie de Pownal	33,610	6,536 20							33,610	6,536 20	
	Pointe Rochense	82,920	13,426 13							82,920	13,426 13	
	Rivière Vernon	17,860	6,326 72							17,860	6,326 72	
	Iles des Bois	2,780	548 00							2,780	548 00	
	Crrique des Neuf-Milles	31,650	6,286 46							31,650	6,286 46	
	Quai de Hickey	12,165	2,441 28							12,165	2,441 28	
	Pointe Carr.	3,825	756 24							3,825	756 24	
	Fort-Augustus	3,195	631 68							3,195	631 68	
	Traverse du Port-Sud.	33,015	5,528 75							33,015	5,528 75	
	Pointe-Rouge.	7,161	3,879 60							7,161	3,879 60	
	Rustico-Nord	13,536	4,775 38							13,536	4,775 38	
	Rustico-Sud	11,640	4,109 67							11,640	4,109 67	
	Crrique de Gauthier	17,847	8,305 50	121,578 93						17,847	8,305 50	126,384 71

Princes	Localité.	Total pendant les vingt-trois années terminées le 30 juin 1895.				Pendant l'année 1885-96.				Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.		Coût.		Quantité.	Coût.		Coût pour le comté.			
		vgs. c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.		vgs. c.	\$ c.				
	Stummerside	29,396	8,013 37							29,396	8,013 37	
	Jetée de la Pointe-Hund	41,070	7,289 95							41,070	7,289 95	
	St. Ignish	11,887	13,005 45							11,887	13,005 45	
	Cascompec	1,157	538 42							1,157	538 42	
	Cap-Traverse	16,740	5,106 89	33,953 08						16,740	5,106 89	33,953 08
		923,436	227,647 59	227,647 59		36,360	-10,299 93	10,299 93		959,796	237,947 52	237,947 52

Coût du dragage dans Québec pendant les vingt-quatre années terminées le 30 juin 1896, à même le crédit des provinces maritimes.

Comté.	Localité.	Total pendant les vingt-trois années terminées le 30 juin 1895.				Pendant l'année 1885-96.				Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.		Coût.		Quantité.	Coût.		Coût pour le comté.			
		vgs. c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.		vgs. c.	\$ c.				
Ile de la Madeleine, comté de Gaspé	Havre aux Maisons	6,800	2,392 92							6,800	2,392 92	
	Anaherst, Havre d'	495	242 05							495	242 05	
Témiscouata	Rivière-du-Loup	2,587	825 47	2,634 97						2,587	825 47	2,634 97
Rimouski	Rimouski	8,123	3,997 59	3,997 59						8,123	3,997 59	3,997 59
		18,005	7,458 03	7,458 03						18,005	7,458 03	7,458 03

État du dragage indiquant les quantités de matières enlevées dans chaque province, et le coût de chaque ouvrage, pendant les vingt-quatre années terminées le 30 juin 1896.

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	23,200	8,422 70	6,800	2,332 92	18,655	9,892 89	61,320	21,063 20	0 35 328
1873-74	57,725	14,305 57	18,600	6,545 61	.....	.....	58,283	10,891 80	83,125	23,354 10	0 28 071
1874-75	73,223	17,325 05	24,416	13,238 83	.....	.....	74,460	12,758 27	121,294	40,456 77	0 33 354
1875-76	79,935	17,040 52	31,974	21,865 90	.....	.....	82,860	12,011 13	230,192	49,818 22	0 21 642
1876-77	97,690	23,161 90	127,785	34,846 74	.....	.....	46,490	9,164 07	199,935	70,706 91	0 23 594
1877-78	81,070	23,323 22	106,857	29,607 94	.....	.....	36,390	12,674 98	270,787	64,943 04	0 23 983
1878-79	132,555	27,400 92	116,307	28,267 59	765	374 08	47,325	9,356 57	235,352	64,831 88	0 21 351
1879-80	63,540	16,581 79	87,684	34,765 81	2,317	693 44	68,535	11,080 37	228,379	64,396 69	0 28 137
1880-81	44,315	12,385 85	89,506	33,363 71	.....	.....	79,750	13,865 05	180,085	45,489 46	0 28 232
1881-82	79,640	18,626 87	143,616	42,996 93	.....	.....	55,075	10,349 66	216,531	61,347 15	0 28 331
1882-83	46,565	13,422 70	157,560	40,050 58	.....	.....	142,432	6,214 74	284,368	79,509 01	0 27 959
1883-84	128,997	17,103 38	76,164	25,250 73	8,123	3,919 59	6,137	6,214 74	268,369	62,376 68	0 32 732
1884-85	68,905	24,460 33	56,790	21,482 05	.....	.....	3,775	5,899 90	128,977	43,268 79	0 33 056
1885-86	69,440	11,452 86	53,400	25,621 19	.....	.....	24,240	15,502 95	188,102	45,000 00	0 32 068
1886-87	50,152	9,252 50	84,175	29,847 60	.....	.....	19,004	11,085 80	144,783	64,798 03	0 27 029
1887-88	63,633	16,598 08	56,910	32,697 00	.....	.....	31,422	8,843 92	177,290	54,451 87	0 30 023
1888-89	86,068	20,544 93	59,753	22,821 55	.....	.....	19,004	12,788 34	188,398	69,757 27	0 32 249
1889-90	96,588	20,375 06	61,698	24,366 57	.....	.....	66,585	15,112 83	215,454	56,980 67	0 26 044
1890-91	75,023	20,592 26	81,993	27,376 08	.....	.....	61,636	12,269 24	198,622	62,408 50	0 31 046
1891-92	108,035	23,742 85	40,834	18,125 58	.....	.....	48,060	10,428 90	213,238	56,261 71	0 26 038
1892-93	77,905	21,564 27	59,581	28,664 99	.....	.....	36,360	10,299 93	171,693	47,481 45	0 27 065
1893-94	59,715	13,630 11	105,463	32,202 70	.....	.....	959,796	237,947 52	4,696,705	1,308,213 29	0 27 085
1894-95	58,905	21,352 63	36,428	15,828 89	18,005	7,458 03	.....	.....	.....	.....	.....
1895-96	.....	432,448 80	1,887,962	630,358 94	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	1,830,942	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

État du dragage indiquant les quantités de matières enlevées à la pelle dans chaque province et le coût de chaque dragage pendant les vingt-quatre années terminées le 30 juin 1896.

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.			
	vgs. c.	\$ c.	vgs. c.	\$ c.	vgs. c.	\$ c.	vgs. c.	\$ c.	vgs. c.	\$ c.	\$ c.
1878-79.	245	555 13	245	555 13	.....	.....	.....	.....	245	555 13	2 26-058
1879-80.	12,370	3,666 90	12,370	3,666 90	.....	.....	.....	.....	12,370	3,666 90	0 29-064
1880-81.	11,140	2,660 25	11,140	2,660 25	.....	.....	.....	.....	11,140	2,660 25	0 22-098
1881-82.	10,640	2,650 00	10,640	2,650 00	.....	.....	.....	.....	10,640	2,650 00	0 24-090
1882-83.	8,190	2,500 00	8,190	2,500 00	.....	.....	.....	.....	8,190	2,500 00	0 30-052
1883-84.	5,460	2,500 00	5,460	2,500 00	.....	.....	.....	.....	5,460	2,500 00	0 45-078
1884-85.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	48,045	14,432 28	48,045	14,432 28	.....	.....	.....	.....	48,045	14,432 28	0 30-003

ÉTAT du dragage dans les provinces maritimes, indiquant les quantités enlevées et le coût de chaque dragage pendant les vingt-quatre années terminées le 30 juin 1896.

Dragueur.	Quantités totales et coût pour les vingt-trois années expirées le 30 juin 1895.				1895-96.				Total pour les vingt-quatre années expirées le 30 juin 1896.			
	Quantité totale.	Coût.	Par verge cube.		Quantité.	Coût.	Par verge cube.		Quantité totale.	Coût total.	Coût par verge cube.	
			vgs. c.	\$			c.	\$			c.	vgs. c.	$	c.
"St. Lawrence "	915,719	283,957 20	0 31.00	60,105	10,048 97	0 16.719	975,824	294,006 17	0 30.129			
"Canada "	663,199	224,400 16	0 33.83	23,400	8,000 98	0 34.192	686,599	232,401 14	0 33.848			
"New Dominion "	982,928	187,199 23	0 19.04	37,000	10,688 20	0 28.887	1,019,928	197,887.43	0 19.402			
"Prince Edward "	917,526	224,292 63	0 24.44	36,360	10,299 93	0 28.328	953,886	234,592 56	0 24.593			
"Cape Breton "	534,938	131,074 33	0 25.99	.....	.....	.....	534,938	139,074 33	0 25.99			
"Geo. McKenzie "	499,137	195,310 70	0 39.12	14,828	8,443 37	0 56.942	513,965	203,754 07	0 39.643			
Totaux.....	4,513,447	1,234,294 25	0 27.28	171,693	47,481 45	0 27.655	4,685,140	1,301,715 70	0 27.784			

État du dragage fait à la pelle dans les provinces maritimes, indiquant les quantités enlevées et la dépense à chaque endroit, pendant les vingt-quatre années terminées le 30 juin 1896.

Localité.	Total des quantités et coût pour les vingt-trois années terminées le 30 juin 1895.				1895-96.				Total pour les vingt-quatre années terminées le 30 juin 1896.				
	Quantité totale.		Coût.		Par verge cube.		Quantité.	Coût.	Par verge cube.	Quantité totale.	Coût.	Coût par verge cube.	
	vgs. c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	vgs. c.	\$ c.	vgs. c.	\$ c.	vgs. c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	
Parrsboro', N.-E.	42,595	12,804 68	0 30 06	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,804 68	0 30 06
Windsor, N.-E.	5,450	1,627 60	0 29 86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,627 60	0 29 86
Totaux.....	48,045	14,432 28	0 30 08	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,432 28	0 30 03

PROVINCE DE QUÉBEC.

CHENAL DES NAVIRES, RIVIÈRE SAINT-LAURENT, ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Le dragage du chenal des navires, entre Montréal et Québec, s'est fait aux endroits suivants pendant le cours de l'exercice de 1895-96, savoir : Le haut-fond Molson, Hochelaga, Maisonneuve, Longueuil, Pointe-aux-Trembles, Varennes, Contrecoeur, Nicolet et Lotbinière.

Haut-fond Molson.

Le dragueur n° 8 a travaillé à ce haut-fond du 13 août au 14 octobre 1895, et pendant cette période il a enlevé 17,800 verges cubes de pierre et de gravier au prix total de \$10,935.39, ou 61.43 centins par verge cube.

Hochelaga.

L'ouvrage au haut-fond Molson étant terminé, le dragueur n° 8 fut envoyé à Hochelaga, travaillant à cet endroit du 15 au 26 octobre 1895, et pendant cette période 7,280 verges cubes de pierre et de gravier furent enlevées au prix de \$2,334.52, ou 32.06 centins par verge cube.

Maisonneuve.

L'élargissement et le nettoyage du chenal de Maisonneuve fut commencé par le dragueur n° 11 le 28 août, et se continua jusqu'au 11 octobre 1895 ; 15,697 verges cubes de *hard pan* et roches furent enlevées au prix de \$4,386.85, ou 27.94 centins par verge cube.

Longueuil.

Le dragueur n° 8 fut transféré d'Hochelaga à Longueuil, où il travailla du 28 octobre au 19 novembre 1895, et du 25 mai 1896 jusqu'à la fin de l'exercice financier. Durant ce temps, 3,000 verges cubes de sable et de gravier furent enlevées au prix de \$1,720.18, ou 47.78 centins par verge cube.

Pointe-aux-Trembles.

Le dragueur n° 11 travailla du 12 octobre au 30 novembre 1895, et du 28 mai au 30 juin 1896, l'ouvrage consistant à creuser le chenal à une profondeur de 28 pieds et 6 pouces à l'eau basse ; une quantité de 44,065 verges cubes de *hard pan* et de glaise, fut enlevée au prix de \$7,573.84, ou 17.88 centins par verge cube.

Le dragueur n° 12 travailla aussi à cette partie du chenal, depuis le 18 octobre au 9 novembre 1895, et du 12 mai au 30 juin 1896, enlevant pour sa part 31,080 verges cubes de glaise et de gravier, au prix de \$5,050.41, ou 16.25 centins par verge cube.

Varennes.

Au commencement de l'exercice financier, le dragueur n° 11 continua à élargir la courbe au Cap Saint-Michel, chenal de Varennes, où il travailla jusqu'au 27 août 1895. Une quantité de 69,930 verges cubes de glaise et de sable fut enlevée au prix de \$5,511.63, ou 7.89 centins par verge cube.

Travaux Publics.

Le 28 août, le dragueur n° 12 fut mis à l'ouvrage à cet endroit et continua à travailler jusqu'au 24 septembre 1895, enlevant 97,050 verges cubes de glaise et de roche au prix de \$6,944.31, ou 7.15 centins par verge cube.

Contrecœur.

Le creusage de " Bell Mouth " du chenal de Contrecœur à Saint-Ours, à une profondeur de 29 pieds à l'eau basse, fut continué par le dragueur n° 8 le 1er juillet, et l'ouvrage fut terminé le 9 août 1895 ; la quantité de matières enlevées étant de 46,280 verges cubes de glaise et roche, au prix de \$4,177.57, ou 9.03 centins par verge cube.

Au commencement de l'exercice financier, le dragueur n° 12 reprit l'ouvrage commencé en 1894, consistant dans l'élargissement et le nettoyage du chenal de Contrecœur. L'ouvrage fut terminé le 27 août 1895, 52,800 verges cubes de glaise et de gravier ayant été enlevées au prix de \$6,313, ou 11.95 centins par verge cube.

Nicolet.

L'ouvrage à Varennes étant terminé le dragueur n° 12 fut envoyé à Nicolet où il travailla du 27 septembre au 16 octobre 1895, nettoyant le chenal à la batture Force ; 4,050 verges cubes de glaise et cailloux furent enlevées au prix de \$2,146.43, ou 52.99 centins par verge cube.

Lotbinière.

Le creusage additionnel de la partie nord du chenal des navires à Barre-à-Boulard fut commencé par le dragueur *Laval* le 1er juillet 1895, et se continua jusqu'à la fin de l'exercice financier. Les matières enlevées consistant en 4,810 verges cubes de pierre enclavée dans le *hard-pan*, et de gros cailloux. Coût de l'extraction, \$22,317.82, ou 46.48 centins par verge cube.

Résumé des travaux de dragage du chenal des navires entre

Vaisseau.	Localité.	Durée du service.		Journée de travail nominale, 10 heures par jour.		Appareils de dragage en mouvement.		Quantité enlevée, en verges cubes mesure de chalan.			
		Jours.	Total.	Heures.	Total.	Heures.	Total.	Terre.	Roche.	Total.	
Dragueur Laval....	Lotbinière.....	157	157	1,570	1,570	948	948	.....	48,010	48,010
Dragueur n° 8....	Contrecoeur.....	34	.....	.....	.....	296½	.....	.....	46,280	46,280
do	Molson's Shoal..	89	.....	.....	.....	617½	.....	.....	17,800	.....
do	Trav. Hochelaga	19	.....	.....	.....	162	.....	.....	7,280	.....
do	Trav. Longueuil.	14	156	1,560	1,560	114¾	1,191¼	.....	3,600	28,680
Dragueur n° 11....	Varenes.....	49	.....	.....	.....	418	.....	.....	69,930	.....
do	Maison-neuve....	39	.....	.....	.....	323¼	.....	.....	15,697	15,697
do	Pointeaux Trem- bles	70	158	1,580	1,580	548	1,289½	.....	44,065	113,995
Dragueur n° 12....	Contrecoeur.....	50	.....	.....	.....	401½	.....	.....	52,800	.....
do	Varenes.....	55	.....	.....	.....	486½	.....	.....	97,050	.....
do	Nicolet.....	17	.....	.....	.....	74½	.....	.....	4,050	.....
do	Pointeaux Trem- bles	40	162	1,620	1,620	293½	1,255½	.....	31,080	184,980
		633	633	6,330	6,330	4,683¾	4,683¾	345,255	92,387	437,642

Montréal et Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Composition du terrain.	Quantité enlevée, en verges cubes, dans chaque localité.								
	Lotbinière.	Contrecoeur.	Molson's Shoal.	Traverse d'Hochelaga	Traverse de Longueuil	Varenes.	Maison-neuve	Pointe aux Trembles	Nicolet.
Tuf, pierre et cailloux.....	48,010	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Argile et pierre.....	46,280	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Presque toute pierre.....	17,800	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Toute pierre	7,280	.....	.....	.....	.....	.....
do	3,600	.....	.....	.....	.....
Argile et sable	69,930	.....	.....	.....
Tuf et pierre	15,697	.....	.....
do	44,065	.....
Argile et gravier.....	52,800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do pierre.....	97,050	.....	.....	.....
do cailloux	4,050
do gravier.....	31,080	.....
	48,010	99,080	17,800	7,280	3,600	166,980	15,697	75,145	4,050

ÉTAT indiquant la classification du coût du dragage dans le chenal des

Vaisseau.	Com- bustible.	Gages.	Pension.	Appro- vision- nements et matéri- aux.	Recons- truction et répara- tions.	Coût du nouveau matériel de cons- truction.	Dépenses générales.	Salaires et dépenses offici- elles.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Dragueur Laval, Lotbi- nière	1,660 95	4,190 03	981 07	2,595 25	1,462 62	.....	2,091 02	1,390 03
Dragueur n° 8	1,748 75	3,125 68	892 87	992 01	3,180 70	.....	1,908 80	1,268 90
Contrecœur								
Molson's-Shoal								
Hochelaga, traverse d'								
Longueuil do de.								
Dragueur n° 11	2,032 00	2,641 20	905 72	287 37	3,350 35	.....	1,769 78	1,176 49
Varennes								
Maisonneuve								
Pointe-aux-Trembles								
Dragueur n° 12	2,235 50	3,038 94	983 50	496 39	3,539 06	.....	1,976 59	1,313 94
Contrecœur								
Varennes								
Nicolet								
Pointe-aux-Trembles								
Arrache-pierre n° 1	5 60	397 25	25 00	31 06			87 96	58 47
do n° 2	54 75	531 62	65 00	122 62	225 56		191 87	127 53
Remorq. "John Pratt"	1,168 20	1,824 12	723 47	299 67	245 50		818 08	543 83
do "St. James"		510 99		133 62			123 69	82 21
do "Cartier"	551 20	1,506 65	536 88	263 31	303 51		606 99	403 55
do "St. Francis"	979 60	1,305 95	441 17	136 79	703 57		684 95	455 37
do "M. F. Parsons"	1,242 00	1,170 62	460 49	135 12	348 68		644 44	428 47
do "C. J. Brydges"	1,274 25	1,373 95	522 57	163 79	279 91		693 83	461 21
<i>Nouvel outillage.</i>								
Nouveau dragueur						23,400 27		
do remorq. en fer						8,767 24		
Chalans de 200 verges						5,513 49		
	12,952 80	21,617 00	6,537 74	5,657 00	13,639 46	37,681 00	11,598 00	7,710 00

navires entre Montréal et Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Coût total.	Service de l'ar- rache- pierre.	Remor- quage.	Coût total du dragueur et de l'outillage.	Nombre de jours de travail.	Heures d'ou- vrage.	Coût par jour.	Nombre de verges cubées draguées	Coût par verges cubées.	Composition du terrain.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.			\$ c.		c.	
14,370 97	1,318 95	6,627 90	22,317 82	157	948	22,317 82	48,010	46 $\frac{48}{100}$	Hard-pan, pierre et cailloux.
13,117 71		6,049 94	19,167 65						
				34	296 $\frac{3}{4}$	4,176 57	46,280	9 $\frac{00}{100}$	Argile et pierre.
				89	617 $\frac{3}{4}$	10,935 39	17,800	61 $\frac{43}{100}$	Pierre.
				19	162	2,334 52	7,280	32 $\frac{00}{100}$	do
				14	114 $\frac{3}{4}$	1,720 18	3,600	47 $\frac{50}{100}$	do
12,162 91		5,609 47	17,772 38						
				49	418	5,511 68	69,930	7 $\frac{30}{100}$	Agile et sable.
				39	323 $\frac{1}{2}$	4,386 85	15,697	27 $\frac{00}{100}$	Hard-pan et pierre.
				70	548	7,873 84	44,065	17 $\frac{00}{100}$	do do
13,583 92	605 34	6,264 89	20,454 15						
				50	401 $\frac{1}{2}$	6,313 00	52,800	11 $\frac{00}{100}$	Argile et gravier.
				55	486 $\frac{1}{4}$	6,944 31	97,050	7 $\frac{50}{100}$	do pierre.
				17	74 $\frac{1}{2}$	2,146 43	4,050	52 $\frac{00}{100}$	do cailloux.
				40	293 $\frac{1}{4}$	5,050 41	31,080	16 $\frac{25}{100}$	do gravier.
605 34									
1,318 95									
5,622 87									
850 51									
4,172 09									
4,707 40									
4,429 82									
4,769 51									
23,400 27									
8,767 24									
5,513 49									
117,393 00	1,924 29	24,552 20	79,712 00	633	4,683 $\frac{3}{4}$	79,712 00	437,642	.....

DRAGAGE À CHATEAUGUAY.

Le bassin de Châteauguay est situé à l'embouchure de la rivière du même nom, à cinq milles de Caughnawaga, 14 milles au sud-ouest de Montréal.

Le dragueur *St. Louis* travailla à cet endroit du 15 au 31 juillet, et du 26 d'août au 16 septembre 1895. Il creusa une tranchée de 260 pieds le long du quai du bateau à vapeur, et une autre de 190 pieds reliant la première au chenal des bateaux. Deux tranchées furent creusées dans le chenal est de la rivière, une de 375, et l'autre de 136 pieds de long, toutes ces tranchées étant de 26 pieds de large et de 6 pieds de profondeur.

Le *St. Louis* enleva 4,025 verges cubes de *hard-pan*, argile, sable et cailloux.

Le dragueur *Petit Géant* travailla aussi à cet endroit du 24 au 30 juin 1896, enlevant les obstacles, près du quai du village, lesquelles consistaient en *hard-pan* et sable.

DRAGAGE À DORVAL.

Dorval, comté Jacques-Cartier, est situé sur le lac Saint-Louis, sur la rive sud-ouest de l'île de Montréal.

Le dragueur *St. Louis* travailla à cet endroit du 2 au 22 juillet 1895, nettoyant et redressant les différentes tranchées faites l'année précédente. La quantité de matières enlevées consistent en 1,770 verges cubes de glaise.

DRAGAGE À L'ÎLE GROS BOIS.

L'île Gros Bois fait partie d'un groupe d'îles situées dans le Saint-Laurent à environ 6 milles en aval de Montréal.

Le dragueur *St. Louis* travailla à cet endroit du 3 au 22 d'août 1895, creusant deux tranchées de 400 pieds de longueur par 46 de largeur et 6 de profondeur, depuis l'eau navigable jusqu'au quai du bateau à vapeur, enlevant 4,221 verges cubes d'argile et de sable.

DRAGAGE À LAPRAIRIE.

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

Un bateau de la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario fait le trajet entre cette place et Montréal, faisant plusieurs voyages par jour, durant la saison de navigation.

Entre le 12 de mai et la fin de l'exercice financier 1896, le dragueur *Nithsdale* travailla au chenal des bateaux à vapeur, creusant un passage de 4,500 pieds de long, 25 pieds de large et d'une profondeur de 8 pieds à l'eau basse, reliant le chenal extérieur, ou chenal principal, au quai, et, enlevant 7,587 verges cubes de *hard-pan*, argile, roche et cailloux.

DRAGAGE À LONGUEUIL.

Longueuil est le chef-lieu du comté de Chambly, et est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis la ville de Montréal.

Le 16 juillet le dragueur *Nithsdale* commença à travailler à cet endroit et continua jusqu'au 12 octobre 1895.

Le dragueur creusa à une profondeur de 8 pieds du côté est et vis-à-vis le quai de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, et à la même profondeur, vis-à-vis le quai du gouvernement. Les matières enlevées consistant en 12,832 verges cubes de glaise et roche, cailloux, *hard pan* et gravier.

Travaux Publics.

DRAGAGE À LOUISEVILLE.

Louiseville, comté de Maskinongé, est situé sur la Rivière-du-Loup, laquelle se décharge dans le lac Saint-Pierre, sur la rive nord. Le village est situé à environ 3 milles du lac, et à 74 milles à l'est de Montréal.

Du 21 mai au 21 juin 1896, le dragueur *Saint-Pierre* travailla au haut-fond à l'embouchure de la Rivière-du-Loup, enlevant 8,911 verges cubes de glaise et de sable, et donnant une profondeur d'eau de 5½ pieds.

DRAGAGE À NICOLET.

La rivière Nicolet se décharge dans le Saint-Laurent, sur la rive sud, au pied du lac Saint-Pierre.

Du 1er juillet au 31 octobre 1895, et du 24 au 30 juin 1896, le dragueur *Saint-Pierre* creusa un chenal à partir de l'extrémité extérieure de la jetée (lac Saint-Pierre) jusqu'à l'embouchure de la rivière, ouvrant une tranchée de 2,500 pieds de longueur et de 8½ pieds au-dessous de zéro.

La quantité de matières enlevées a été de 44,459 verges cubes d'argile et de sable

DRAGAGE À SAINT-PLACIDE.

Saint-Placide, un village du comté des Deux-Montagnes, est situé sur la rive nord de la rivière Ottawa, à 18 milles en amont de son confluent avec le Saint-Laurent, et à 9 milles de Saint-André.

Depuis plusieurs années des travaux de creusement ont été faits à cet endroit, au chenal des bateaux à vapeur, et autour du quai du village.

Le dragueur *Nithsdale* continuant son ouvrage de l'année précédente, travailla du 2 au 12 juillet 1895, vis-à-vis du quai, enlevant 3,224 verges cubes d'argile, roche et cailloux.

PROVINCE D'ONTARIO.

DRAGAGE À AMHERSTBURG.

Amherstburg est un port d'inscription du comté d'Essex, situé sur la rivière Détroit, à 5 milles en amont du lac Érié, et est aussi un entrepôt considérable de charbon.

Depuis quelques années le gouvernement a creusé et élargi le chenal conduisant aux quais, de même que réparé les quais et enlevé les obstacles, tels que gros cailloux, etc., qui obstruaient le chenal.

Du 29 juillet au 24 septembre 1895, le dragueur *Ontario* travailla à cet endroit. Commencant au nouveau dock de Mullen, le dragage s'étend en aval, dans la rivière Détroit, et consiste en tranchées de 75, 130, 140, 350, 400, 550, 650 et 800 pieds de longueur, ces tranchées sont attenantes et ont une largeur de 25 pieds chacune, et une profondeur de 18½ pieds à l'eau extrême basse.

Les matières enlevées ont été de 8,204 verges cubes d'argile et de cailloux.

DRAGAGE À BELLE-RIVIÈRE.

Belle-Rivière est un village situé sur la rivière du même nom, dans le comté d'Essex, 17 milles à l'est de Windsor. Des quantités considérables de sable de construction et de dormants sont expédiées de cet endroit. Du 14 de mai à la fin de l'exercice financier 1896, le dragueur *Ontario* travailla à creuser un chenal dans un haut-fond de sable, qui s'étend de l'embouchure de la rivière jusque dans le lac Saint-Clair; deux tranchées

attenantes furent pratiquées, une de 977 pieds et l'autre de 865 pieds de longueur, ayant une largeur totale de 45 pieds et une profondeur de 9 pieds.

Les matières enlevées consistent en 12,596 verges cubes d'argile et de sable fin.

DRAGAGE À BELLEVILLE.

Belleville, le chef-lieu du comté de Hasting, est situé sur la Baie de Quinté, à l'embouchure de la rivière Moira, 43 milles à l'ouest de Kingston.

Tel que mentionné dans le rapport de l'année précédente, le dragage exécuté à cet endroit a été d'une grande utilité.

L'ouvrage exécuté dans cette rivière a eu pour effet d'arrêter les inondations du printemps, qui étaient causées par la glace échouant dans la rivière par suite de la faible profondeur de l'eau. Le dragueur *Queen* travailla du 9 septembre au 16 novembre 1895, et du 26 mai jusqu'à la fin de l'exercice financier 1896, creusant 4 tranchées du côté ouest de l'île Mill, en montant la rivière Moira; ces tranchées ayant une longueur respective de 800, 500 et deux de 675 pieds, une largeur de 25 pieds et une profondeur variant de 7 à 8 pieds. Une autre tranchée de 100 pieds de long et 9 de profondeur fut creusée entre le quai Rathbun et le quai Stewart, de même qu'un chenal conduisant au quai Lazier, et consistant en trois tranchées de 500, 905 et 1,033 pieds de longueur respectivement, et d'une profondeur de 9. La quantité de matières enlevées consiste en un total de 24,880 verges cubes de gravier, cailloux et pierre cassée.

DRAGAGE À BOWMANVILLE.

Bowmanville ou Port-Darlington, comté Durham, est situé sur la rive nord du lac Ontario, 40 milles à l'est de Toronto. C'est un havre artificiel, formé par deux jetées parallèles construites à l'embouchure d'une petite rivière et se prolongeant dans le lac.

Une quantité considérable de sable s'étant accumulée entre les deux jetées, le dragueur *Nipissing* fut mis à l'ouvrage le 8 juillet, et continua jusqu'au 3 d'août 1895. Une tranchée de 1,400 pieds de long par 25 de large et 11 de profondeur, fut creusée entre les jetées, depuis l'entrée jusqu'au havre. La quantité de matières enlevées étant de 9,270 verges cubes de sable fin.

DRAGAGE AU CHENAL DE BURLINGTON.

Le chenal de Burlington relie le havre de Hamilton avec le lac Ontario. Pendant l'exercice 1895-96, un dragueur fut engagé à creuser le chenal à une profondeur de 14 pieds à l'eau basse, et à préparer un lit pour un caisson de 70 pieds. L'ouvrage commença le 25 mai et fut terminé le 22 juin 1886; 6,680 verges cubes de matières furent enlevées.

DRAGAGE À FORT-ÉRIÉ.

Fort-Érié est un village incorporé du comté de Welland, et est situé sur la rivière Niagara, à vingt milles au sud-est de la ville de Welland.

Le dragueur *Ontario* travailla à cet endroit du 10 au 18 de juillet, vis-à-vis le vieux quai de la "Traverse du Fort-Érié," creusant une tranchée de 200 pieds de long, par 60 de large avec une profondeur de 9 pieds, et enlevant 345 verges cubes d'argile et de cailloux.

DRAGAGE À LA BAIE-DU-FRANÇAIS.

La Baie-du-Français, ou havre de Pickering, comté d'Ontario, est située sur le lac Ontario, 21 milles à l'est de Toronto.

Le dragueur *Nipissing* travailla à cet endroit du 15 au 30 août 1895, creusant le chenal entre les jetées. Une tranchée de 800 pieds de long par 25 de large et 10 de profondeur fut creusée, et 4,560 verges cubes de sable furent enlevées.

Travaux Publics.

DRAGAGE À KINCARDINE.

Kincardine, comté de Bruce, est situé à l'embouchure de la rivière Penetangore, laquelle se décharge dans le lac Huron, à 30 milles au nord de Goderich.

Pendant l'exercice 1895-96, la somme de \$2,000 fut dépensée à creuser deux tranchées dans le chenal et le long de la jetée nord, à une profondeur de 12 pieds ; les matières enlevées mesurant 8,000 verges cubes, mesure de chalan.

DRAGAGE À MEAFORD.

Meaford est situé sur la rive nord de la Baie Georgienne, comté de Gray, 115 milles au nord de Toronto.

Le dragueur *Challenge* travailla à cet endroit, du 6 au 31 juillet 1895, creusant, entre les jetées une tranchée de 800 pieds de longueur par 25 de largeur et 16 de profondeur, enlevant 6,870 verges cubes de *hard-pan*, argile et cailloux.

DRAGAGE À MIDLAND.

Midland, comté de Simcoe, est le terminus du chemin de fer du Grand-Tronc, à la Baie Georgienne. Le dragueur *Challenge* travailla à cet endroit du 29 mai au 19 juillet 1896, avec les résultats suivants :—

Une tranchée de 300 pieds de longueur fut creusée vis-à-vis le quai du Grand Tronc, ainsi qu'une autre de 150 pieds du côté ouest du quai, toutes deux ayant une largeur de 25 pieds et une profondeur de 15 pieds à l'eau basse ; de plus une tranchée de 300 pieds par 14 de profondeur fut creusée le long de l'esplanade, et une autre de 450 pieds de long, par 40 pieds de large et 9 de profondeur, fut creusée vis-à-vis le moulin Thew.

La quantité de matières enlevées consiste en 7,200 verges cubes de *hard-pan*, argile, sable et vase.

DRAGAGE À NEWCASTLE.

Le havre de Newcastle est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 47 milles à l'est de Toronto.

Le 3 septembre 1895, le dragueur *Nipissing* commença à enlever le haut-fond de sable qui s'était formé entre les jetées, et continua à travailler jusqu'au 27 du même mois. Deux tranchées furent creusées, ayant une longueur respective de 386 pieds, par 50 pieds de large et 11 de profondeur.

DRAGAGE À PENETANGUISHENE.

Penetanguishene, comté de Simcoe, est un petit bras de mer de la baie Georgienne, et le terminus d'un des embranchements du chemin de fer le Grand Tronc.

Le 22 juin, le dragueur *Challenge* commença à travailler à cet endroit et continua jusqu'à la fin de l'exercice financier 1896. L'ouvrage fait consiste en une tranchée de 210 pieds de long, par 16 de profondeur, au Dock de la ville, et de deux autres tranchées, vis-à-vis "*La Réforme*" ayant une longueur de 290 et 256 pieds respectivement, et une profondeur de 16 pieds.

La quantité de matières enlevées consiste en 3,180 verges cubes d'argile et de vase.

DRAGAGE À PORT-ELGIN.

Port-Elgin est situé dans la division électorale de la partie sud du comté de Bruce, sur la rive est du lac Huron, environ 24 milles au nord de Kincardine et quatre milles au sud de Southampton. C'est une station du Grand Tronc, mais la voie ferrée ne se rend pas jusqu'au port.

Le dragueur, en 1895, travailla 114 heures, enlevant 5,150 verges cubes de matières au prix de \$962.

Du 21 avril au 14 mai 1896, le dragueur continua l'ouvrage, travaillant 200 heures et enlevant 8,320 verges cubes de matières au prix de \$1,600.00. Gages de l'inspecteur \$92.45. Total, \$1,692.45.

DRAGAGE À PORT-HOPE.

Port-Hope, comté de Durham, est situé sur le lac Ontario, 63 milles à l'est de Toronto, et 102 en amont de Kingston. C'est un havre artificiel, formé par des jetées construites dans le lac.

Le dragueur *Nipissing* travailla à cet endroit du 2 au 6 juillet, et du 5 au 14 août 1895.

Deux tranchées furent creusées, une à l'entrée du havre d'une longueur de 300 pieds et d'une profondeur de 12 pieds, l'autre le long de la jetée de l'Est, dans le havre, et ayant 600 pieds de longueur et 11 pieds de profondeur. La quantité de matières enlevées consiste en 5,130 verges cubes de sable.

DRAGAGE À PRESCOTT.

Prescott est une ville incorporée du comté de Grenville, et est située sur la rivière Saint-Laurent, 13 milles à l'est de Brockville.

Le dragueur *Queen* travailla à cet endroit du 17 juillet au 6 septembre 1895, creusant, vis-à-vis le quai du nouvel entrepôt de grain, quatre tranchées attenantes, et d'une longueur de 250, 300, 375 et 400 pieds respectivement, et d'une largeur totale de 100 pieds, et une profondeur de 16 pieds. Du côté est du quai 6 tranchées de 150 pieds de long, et du côté ouest, 3 tranchées de la même longueur furent creusées à une profondeur de 14 pieds.

Au quai de la Compagnie du Pacifique, trois tranchées de 150 pieds de long et 75 pieds de large, furent creusées à une profondeur de 9 pieds. La quantité de matières enlevées par ce dragueur consiste en 15,360 verges cubes d'argile et pierre, *hard-pan* et cailloux.

Le dragueur *Nipissing* travailla aussi à Prescott du 22 mai, jusqu'à la fin de l'exercice 1896, et creusa, vis-à-vis le quai de l'entrepôt de grain, trois tranchées de 390 pieds de long, 18 de profondeur et d'une largeur totale de 75 pieds, et vis-à-vis le quai "Plumb," deux tranchées de 210 pieds de long, 15 de profondeur et 50 pieds de large. Au quai Labatt une tranchée de 205 pieds de long et 14 de profondeur au quai "Wiser," une tranchée de 70 pieds de long, et trois autres de 90, 190 et 218 pieds furent creusés du côté ouest du quai jusqu'à l'eau profonde; ces tranchées ayant 25 pieds de large et 15 de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse. Les matières enlevées par ce dernier dragueur, consistant en 8,100 verges cubes de sable.

DRAGAGE RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

La rivière Kaministiquia se décharge dans la Baie du Tonnerre, lac Supérieur, à l'ouest de Port-Arthur, dans le district électoral d'Algoma.

Des quantités considérables de grain sont expédiées de cet endroit vers l'est.

Durant l'exercice financier 1894-95, le dragueur ascenseur "n° 9" travailla avec grand succès, au creusement d'un chenal, au travers d'un haut-fond de sable et d'argile, à l'embouchure de la rivière, et lequel s'étend loin dans la baie.

Durant l'exercice 1895-96, l'ouvrage fut continué, sans interruption, au travers du haut-fond et en amont de la rivière, jusqu'à une courte distance des magasins de fret de la Compagnie du Pacifique, creusant une tranchée de 5,000 pieds de long, avec une largeur de 200 pieds, à l'embouchure de la rivière, et variant de 230 à 300 pieds, dans la rivière, la profondeur uniforme étant de 20 pieds.

Durant l'exercice 1895-96, la quantité de matières enlevées fut de 237,750 verges cubes de glaise et de sable; en 1894-95, 162,950 verges cubes furent enlevées par le même dragueur.

Travaux Publics.

DRAGAGE À LA RIVIÈRE SAUGEEN.

La rivière Saugeen se décharge dans le lac Huron, à 143 milles en amont de Sarnia, passant par le village de Southampton, qui est situé sur le bord du lac de ce nom, dans le district électoral nord du comté de Bruce.

Le 31 mai dernier, ordre fut donné de creuser au travers le haut-fond à l'entrée de la rivière Saugeen, mais après trois jours d'ouvrage, n'ayant fait aucun progrès, à cause de la résistance du terrain, l'ouvrage fut abandonné. Montant dépensé, \$225.56.

DRAGAGE DE LA RIVIÈRE THAMES.

La rivière Thames (Tamise) se décharge dans le lac Saint-Clair, et est navigable jusqu'à la ville de Chatham, comté de Kent.

Durant l'exercice financier 1895-96 du dragage fut fait sur le haut-fond, à l'entrée de la rivière. Le dragueur travailla 117 heures et enleva 6,025 verges cubes de matières, à un prix total de \$999.45.

DRAGAGE À THORNBURY.

Thornbury est situé sur la rive ouest de la baie Georgienne, à l'embouchure de la rivière au Castor, comté de Grey, 13 milles à l'ouest de Collingwood.

Une barre de sable s'étant formée à l'entrée du havre, le dragueur *Challenge* commença à y travailler le 2 d'août et continua jusqu'au 21 septembre 1895. Une tranchée de 900 pieds de long fut creusée, commençant à l'entrée du havre, et se prolongeant entre les jetées jusque dans le havre, et ayant une profondeur de 15 pieds, pour les 700 premiers pieds, et de 10 pour les 200 autres pieds dans le havre. La largeur de la tranchée varie de 100 pieds à l'entrée à 50 dans le havre. 12,180 verges cubes de *hard-pan* furent enlevés.

DRAGAGE À TRENTON.

Trenton est un port d'inscription, sur la baie de Quinté, à l'embouchure de la rivière Trent, où est située l'entrée est du canal Murray.

Le dragueur *Queen* continua l'ouvrage commencé l'année précédente, et travailla du 2 au 13 juillet 1895. Deux tranchées longues de 160 pieds, et une de 60, ayant une largeur totale de 75 pieds et une profondeur de 5, furent creusées au chenal à billots de la Compagnie Gilmour.

Vis-à-vis le quai du chemin de fer Central Ontario, deux tranchées de 220 pieds de long, ayant une largeur de 50 pieds et une profondeur de 9, furent aussi creusées; 2,416 verges cubes d'argile, roche et cailloux furent enlevés.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Challenge* pendant l'exercice terminé le 30 juin, 1896.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages.....	395	00	395	00	395	00	30	00	30	00	30	00	35	75	30	00	30	00	37	00	35	93	295	00	1,802	75
Houille.....	298	45	94	50	124	50	69	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois.....	103	00	103	00	103	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Comestibles.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Approvisionnement	.....	.....	1	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Equipement.....	.....	.....	22	30	11	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Reparations.....	0	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage.....	30	29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses imprévues..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	827	24	615	80	703	34	64	70	95	31	36	00	73	11	279	83	94	71	39	65	457	98	891	24	4,178	91
Frais d'exploitation..	827	24	593	50	691	65	64	70	30	00	36	00	35	75	30	00	63	15	39	65	51	52	835	30	3,298	46
Réparat. ordinaires..	.....	.....	22	30	11	69	.....	.....	65	31	.....	.....	37	36	49	83	31	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do extraordinaires..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	827	24	615	80	703	34	64	70	95	31	36	00	73	11	279	83	94	71	39	65	457	98	891	24	4,178	91

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Ontario* pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages.....	385	00	426	00	404	70	32	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	26	25	188	39	395	00	1,991	09
Houille.....	254	10	148	99	98	98															149	84	125	35	803	51
Bois.....	103	00	103	00	96	34															98	13	103	00	503	47
Comestibles.....																										
Approvisionnements																										
Équipement.....																										
Reparations.....	32	89	65	07	93	45	56	00	65	31	420	14	38	46	49	83	15	00	327	58	382	61	1,030	17	2,576	51
Prilage.....																										
Remorquage.....	10	98					38	77																		
Dépenses imprévues.....																										
Totaux.....	795	97	743	06	693	47	126	77	95	31	450	14	68	46	79	83	49	40	392	55	823	82	1,675	57	5,904	35
Frais d'exploitation.....	763	08	677	99	600	02	70	77	30	00	30	00	30	00	30	00	34	40	64	97	441	21	645	40	3,417	84
Réparat. ordinaires.....	32	89	65	07	93	45	56	00	65	31	420	14	38	46	49	83	15	00	327	58	382	61	1,006	06	1,150	31
do extraordinaires.....																										
Totaux.....	795	97	743	06	693	47	126	77	95	31	450	14	68	46	79	83	49	40	392	55	823	82	1,675	57	5,904	35

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Nipissing* pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.				
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.			
Gages.....	442	74	354	68	363	33	139	67	23	00	16	45	30	00	120	96	375	00	30	00	104	25	1,925	83	869	34			
Houille.....	94	92	257	02	74	65	214	95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	54	103	00	.....	.....	.....	.....	475	49	.....	.....	
Bois.....	93	00	100	40	100	33	33	22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	35	105	00	.....	.....	.....	.....	113	78	.....	.....	
Comestibles.....	.....	.....	5	15	5	15	1	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	40	.....	.....	.....	.....	95	18	.....	.....	
Approvisionnement		
Equipement.....	25	29	44	22	26	27	2	75	117	18	281	00	683	39	8	16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	382	14	1,637	25
Réparations.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	00	.....	.....	
Pilotage.....		
Remorquage.....		
Dépenses imprévues.....		
Totaux.....	655	95	756	32	569	73	407	66	180	18	281	00	751	33	44	16	48	40	31	00	682	24	868	58	5,273	55	
Frais d'exploitation.....	630	66	712	10	543	46	404	91	23	00	16	45	33	00	48	40	31	00	300	10	801	73	3,544	81	
Réparat. ordinaires.....	25	29	44	22	26	27	2	75	157	18	281	00	734	88	8	16	66	85	712	86	
do extraordinaires.....	1,015	88
Totaux.....	655	95	756	32	569	73	407	66	180	18	281	00	751	33	41	16	48	40	31	00	682	24	868	58	5,273	55	

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Queen* pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Decembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.					
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.				
Gages.....	395	00	395	00	395	00	395	00	285	50	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	385	00	2,400	50		
Houille.....	200	00	229	07	72	28	212	50	180	87	180	87	180	87	180	87	180	87	180	87	180	87	180	87	263	53	1,158	25		
Comestibles.....	103	75	103	00	104	05	103	00	72	00	72	00	72	00	72	00	72	00	72	00	72	00	72	00	103	00	638	39		
Approvisionnement.	5	13	5	13	29	50	29	50	8	58	8	58	8	58	8	58	8	58	8	58	8	58	8	58	115	00	258	21		
Equipement.....	150	34	89	58	4	69	52	44	71	49	71	49	71	49	71	49	71	49	71	49	71	49	71	49	69	33	101	86		
Réparations.....	.....	.....	15	00	15	00	15	00	15	00	15	00	15	00	15	00	15	00	15	00	15	00	15	00	15	00	15	00	15	00
Plotage.....	.....	.....	5	00	5	00	5	00	5	00	5	00	5	00	5	00	5	00	5	00	5	00	5	00	5	00	5	00	5	00
Dépenses imprévues.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	854	22	816	65	625	52	762	94	647	22	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	988	10	5,982	25
Frais d'exploitation.....	708	88	727	07	625	52	710	50	575	73	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	985	86	4,613	18
Réparat. ordinaires.....	150	34	89	58	89	58	89	58	71	49	71	49	71	49	71	49	71	49	71	49	71	49	71	49	71	49	52	24	1,369	07
Totaux.....	854	22	816	65	625	52	762	94	647	22	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	30	00	988	10	5,982	25

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *St. Louis*, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.		
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Crages.....	346	77	350	00	186	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	888	44
Houille.....	107	30	206	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	313	75
Provisions ..	32	50	32	50	50	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	235	50
Approvisionnements	30	36	.....	.....	7	14	.....	.....	9	51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47	01
Équipement ..	15	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	00
Réparations ..	92	22	124	66	12	60	.....	.....	10	57	217	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	459	51
Dépenses imprévues..	6	53	.....	.....	6	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	83
Totaux.....	690	68	773	61	263	21	.....	.....	20	08	217	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,967	04
Frais d'exploitation ..	598	46	648	95	250	61	9	51	1,507	53
Réparat. ordinaires ..	92	22	17	76	12	60	10	57	135	21
do extraordn.....	106	90	217	40	324	30
Totaux.....	690	68	773	61	263	21	20	08	217	40	1,967	04

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur N° 2, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.		
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Gages.....	640	50	632	50	627	50	675	30	50	00	51	50	50	00	51	00	50	00	139	20	615	43	653	16	4,286	00	
Conestibles.....	165	00	165	00	165	00	165	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	95	40	137	00	352	40
Approvisionnements	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	30	.....	.....	27	51
Équipement.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Réparations.....	25	96	358	77	.....	.....	49	45	.....	.....	12	50	676	23	152	67	460	92	128	57	94	07	7	35	46	95
Dépenses imprévues..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38	50	296	98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	186	00	16	98	71	69	34	66	2,005	04
Totaux.....	831	46	1,156	27	808	56	928	25	346	68	64	00	726	23	211	12	732	22	284	75	884	89	938	07	7,912	50	
Frais d'exploitation..	805	50	797	50	808	56	878	80	346	68	51	50	50	00	58	45	271	30	156	18	790	82	892	17	5,907	46	
Réparat. ordinaires..	25	96	82	49	.....	.....	49	45	.....	.....	12	50	676	23	152	67	460	92	128	57	94	07	45	90	1,052	53
do extraordinaires..	276	28	952	51
Totaux.....	831	46	1,156	27	808	56	928	25	346	68	64	00	726	23	211	12	732	22	284	75	884	89	938	07	7,912	50	

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Nichisdale*, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages.....	318 00		318 00		332 18		235 88											390 08		510 00		361 33		1,955 47		510 00
Houille.....	1 75		94 85		92 50		46 40											77 42		109 00		17 92		180 60		1 75
Bois.....	91 20		106 65		15 77		36 76		3 50																	
Comestibles.....	930 00		931 75				1,326 75																			
Réparations.....																										
Dépenses imprévues.....																										
Totaux.....	1,447 60		1,344 60		440 45		1,645 79		3 50									977 50		2,398 97		977 50		2,398 97		8,258 41
Frais d'exploitation.....	1,340 95		1,344 60		424 68		1,609 03		3 50																	
Réparat. ordinaires.....	106 65				15 77		36 76																			
Totaux.....	1,447 60		1,344 60		440 45		1,645 79		3 50									977 50		2,398 97		977 50		2,398 97		8,258 41

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par le dragueur *Challenge*, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

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.	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.
Hard-pan.....	4,600		2,370		610																					
Cailloux.....	100																									
Argile.....	2,170		5,220		3,980																					
Sable—ordinaire.....																										
Vase.....																										
Totaux.....	6,870		7,590		4,590																					23,430

CLASSIFICATION et quantité des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

“ONTARIO.”

Matières.	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.
Cailloux.....	345	494	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,610	6,146	989
Argile.....	.....	4,990	2,620	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,840	16,366
Sable—ordinaire.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,840
Totaux.....	345	5,484	2,720	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,610	9,986	21,145

“NIPISSING.”

Argile.....	.....	4,560	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	660	5,340	6,000
Sable—ordinaire.....	.....	4,170	3,990	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,100	6,660
Sable—très fin.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18,390
Totaux.....	10,230	8,730	3,990	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	660	7,440	31,050

“QUEEN.”

Hard-pan.....	.....	2,050	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,550
Cailloux.....	176	196	572	516	728	.....	.....	.....	.....	.....	164	1,380	3,732
Gravier.....	.....	4,400	4,400	3,670	3,868	.....	.....	.....	.....	.....	1,000	5,996	18,994
Argile.....	2,912	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,912
Argile et roche.....	3,988	7,442	512	2,526	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,468
Totaux.....	7,076	9,688	6,044	6,712	4,596	.....	.....	.....	.....	.....	1,164	7,376	42,656

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896—*Fin.*

“ST. LOUIS.”

Matières.	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.
Hard-pan.....	330	640	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	970
Cailloux.....	80	85	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	205
Argile.....	3,040	3,675	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,715
Argile et pierre.....	.....	.....	155	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	155
Sable ordinaire.....	600	546	825	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,971
Totaux.....	4,050	4,946	1,020	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,016

“ No. 9 ”

Argile.....	26,800	34,750	22,200	13,150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	125,125
Sable ordinaire.....	27,950	22,250	23,050	13,700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	112,625
Totaux.....	54,750	57,000	44,250	26,850	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	237,750

“ NITHSDALE. ”

Hard-pan.....	258	434	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,602
Cailloux.....	516	311	829	260	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,060
Gravier.....	.....	720	.....	1,330	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,050
Argile et pierre.....	4,589	2,921	2,658	1,230	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18,951
Totaux.....	5,363	4,386	3,487	2,820	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,643

Travaux Publics.

ÉTAT du dragage, indiquant les matières enlevées aux diverses localités, la dépense totale pour chaque dragueur, et le coût moyen par verge cube.

DRAGUEUR "CHALLENGE."

Localité.	Hard-pan.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile. et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Totaux.
Meaford.....	4,600	100		2,170					6,870
Thornbury.....	2,980					9,200			12,180
Penetanguishene.....				2,160				1,020	3,180
Midland.....	390			4,710		1,200		900	7,200
	7,970	100		9,040		10,400		1,920	29,430

Dépense totale, \$4,178.91. Coût par verge cube, 14½ centins.

DRAGUEUR "ONTARIO."

Fort-Erié.....		345							345
Amherstburg.....		594		7,610					8,204
Belle Rivière.....				8,756		3,840			12,596
		939		16,366		3,840			21,145

Dépense totale, \$5,994.35. Coût par verge cube, 28.35 centins.

DRAGUEUR "NIPISSING."

Port-Hope.....							5,130		5,130
Bowmanville.....							9,270		9,270
Baie-du-Français.....						4,560			4,560
Newcastle.....							3,990		3,990
Prescott.....				6,000		2,100			8,100
				6,000		6,660	18,390		31,050

Dépense totale, \$5,273.55. Coût par verge cube, 16.98 centins.

DRAGUEUR "QUEEN."

Trenton.....		176			2,240				2,416
Prescott.....	2,550	196		2,912	9,702				15,360
Belleville.....		3,360	18,994		2,526				24,880
	2,550	3,732	18,994	2,912	14,468				42,656

Dépense totale, \$5,982.25. Coût par verge cube, 14.024 centins.

ÉTAT du dragage, indiquant les matières enlevées aux diverses localités, etc.—*Fin.*

DRAGUEUR "ST. LOUIS."

Localité.	Hard-pan.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Agile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Total.
Dorval				1,770					1,770
Châteauguay	970	205		1,270	155	1,425			4,025
Ile de Gros Bois				3,675		546			4,221
	970	205		6,715	155	1,971			10,016
Montant total des dépenses, \$1,967.04. Coût par verge cube, 19 $\frac{3}{4}$ centins.									

DRAGUEUR "NITHSDALE."

Saint-Placide		300			2,924				3,224
Longueuil	692	1,616	2,050		8,474				12,832
Laprairie	910	144			7,533				8,587
	1,602	2,060	2,050		18,931				24,643
Montant total des dépenses, \$8,258.41. Coût par verge cube, 33 $\frac{5}{12}$ centins.									

DRAGUEUR "N° 9."

Rivière Kaministiquia				125,125		112,625			237,750
Montant total des dépenses, \$7,912.50. Coût par verge cube, 3 $\frac{1}{2}$ centins.									

PROVINCE DU MANITOBA.

DRAGAGE À L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE ROUGE, LAC WINNIPEG.

Le dragage d'un chenal au travers de la barre à l'embouchure de la Rivière Rouge, lac Winnipeg, afin de faciliter la navigation et développer l'industrie, fut commencé en 1884, et continué chaque année depuis.

Avant 1893 du creusage fut fait à l'embouchure du chenal de l'ouest, mais cette année la glace et l'eau ayant bouché le chenal de l'ouest, tout en nettoyant et dégagant celui de l'est, obligea le département à abandonner ce chenal.

L'ouvrage fait dans ce chenal, ne doit pas être considéré comme un ouvrage entièrement perdu, car une navigation ininterrompue y fut maintenue, lorsque antérieurement à 1893, l'étendue de la barre vis-à-vis le chenal de l'est (maintenant en usage) aurait requis trois ans, au moins, pour y creuser un passage.

Après avoir terminé le dragage, le 24 août 1895, l'outillage et le matériel furent réparés.

L'ouvrage autorisé dans le bras ouest (West Slough) près de Selkirk ouest, étant terminé, le dragueur fut transféré sur le lac et le chenal ayant été balisé, le creusage commença le 1^{er} juin.

Les états ci-joints intitulés "classification des déboursés" et "matières enlevées" montrent l'ouvrage fait, etc.

Dépenses totales (1895-96) \$10,596.46. Matières enlevées, 48,120 verges cubes. Moyenne du coût par verge cube, 22 centins.

La quantité de matières enlevées durant 1895-96, dépasse de 4,000 verges cubes celle de l'année précédente. La moyenne du coût par verge est d'un centin de moins.

Le commerce du lac a considérablement augmenté pendant l'année dernière en poisson, bois, etc. La valeur de la pêche de l'année dernière représente environ \$300,000, la flotte est estimée à \$146,000 avec un tonnage de 2,597 tons, au moins 1,200 hommes sont employés.

DRAGAGE AU BRAS OUEST (WEST SLOUGH) SELKIRK-OUEST.

Ce bras est la seule place de sûreté pour l'hivernement des dragueurs, remorqueurs, etc., et est commode de toutes manières pour le halage des vaisseaux, réparations, etc.

Il est certainement dans l'intérêt de la navigation que ce bras soit entretenu dans un état navigable, et c'est à ce point de vue que du dragage fut fait en 1887, 1889 et 1893. Le chenal fut grandement amélioré, de l'embouchure aux établissements de pêche (environ $\frac{3}{4}$ la distance du bras). Il y a sur ce bras une scierie, ainsi qu'un grand établissement de pêche. La compagnie de pêche a construit cette année un entrepôt coûtant \$25,000, pour la conserve du poisson.

En considération d'une pétition des armateurs, navigateurs, etc., de Selkirk ouest, le dragueur reçut ordre de creuser dans le bras pendant une semaine, avant de commencer à travailler sur le lac Winnipeg. L'ouvrage fut terminé d'une manière satisfaisante, et 3,840 verges cubes furent enlevées.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Winnipeg* et du remorqueur *Sir Hector*, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages,	625 00		625 00		612 00		302 50		143 83		80 00		80 00		80 00		120 00		480 00		614 67		620 00		4,383 00	
Houille,	702 10		560 00		192 89		104 51		27 33		80 00		80 00		80 00		248 53		164 66		670 67		670 33		2,603 10	
Comestibles,	288 03		219 31		147 98		104 51		27 33		80 00		80 00		80 00		248 53		164 66		203 94		264 50		1,465 17	
Équipement,	12 00		147 98		269 42		188 18		15 00		80 00		80 00		80 00		248 53		429 36		183 53		44 50		582 04	
Réparations,	53 21		32 07		71 44		15 00		15 00		80 00		80 00		80 00		248 53		429 36		231 29		44 50		1,248 03	
Depenses imprévues,	33 50		56 17		71 44		15 00		15 00		80 00		80 00		80 00		248 53		429 36		79 81		49 20		305 12	
Totaux,	1,713 84		1,640 53		1,145 75		610 19		171 16		80 00		80 00		80 00		368 53		1,074 02		1,983 91		1,648 53		10,596 46	
Frais d'exploitation, ..	1,660 62		1,608 46		1,145 75		422 01		171 16		80 00		80 00		80 00		120 00		644 66		1,250 00		1,604 03		7,720 95	
Réparat. ordinaires, ..	53 21		32 07		1,145 75		188 18		188 18		80 00		80 00		80 00		248 53		429 36		733 91		44 50		2,875 51	
Totaux,	1,713 84		1,640 53		1,145 75		610 19		171 16		80 00		80 00		80 00		368 53		1,074 02		1,983 91		1,648 53		10,596 46	

Travaux Publics.

ÉTAT indiquant les matières enlevées aux différents endroits, le total des dépenses annuelles de chaque dragueur, ainsi que le coût moyen par verge cube.

Localités.	Hard-pan.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile. et roche.	Sable ordinaire.	Sable et argile.	Vase.	Totaux.
				vgs. c.			vgs. c.		vgs. c.
Embouchure de la Riv. Rouge, lac Winnipeg, chenal de l'est.....							43,920		43,920
Bras-ouest de la Rivière Rouge, près de Selkirk-Ouest.....				3,840					3,840
Rivière Rouge à l'établissement de pisciculture, Selkirk-O.....				360					360
Totaux.....				4,200			43,920		48,120

Total des dépenses pour l'exercice financier 1895-96, \$10,596.46.

Moyenne du coût par verge cube, 22 centins.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DRAGAGE DANS LE HAVRE DE VICTORIA, ET LE BATEAU EXCAVATEUR "SAMSON."

Cet octroi était pour pourvoir aux dépenses d'exploitation du dragueur *Mud Lark*, travaillant dans le havre de Victoria, et du bateau excavateur *Samson*, engagé sur la rivière Fraser. Ce montant fut augmenté par une somme totale de \$1,357, chargée au ministère de la marine, et créditée au dragage, Colombie-Britannique, de mois en mois, pendant l'année, pour les services du bateau excavateur *Samson*, pour avoir soin des bouées à l'embouchure de la rivière Fraser. Le montant disponible pour les dépenses conjointes, pour l'exercice dernier, étant en conséquence \$11,357.

DRAGUEUR "MUD-LARK" ET MATÉRIEL:

La somme de \$5,307.98 fut dépensée en frais d'exploitation à partir du 1er juillet 1895 au 14 décembre de la même année, et pour les gages du gardien de cette dernière date jusqu'au 30 juin dernier.

Gages, gardien compris	\$3,650 58
Comestibles.....	573 09
Approvisionnement.....	198 54
Équipement.....	131 02
Eau.....	24 47
Houille.....	723 78
Dépenses imprévues.....	6 50

Total..... \$5,307 98

Pendant la première période mentionnée, du dragage fut fait dans le havre de Victoria, et les quantités, ainsi que les endroits d'où les matières ont été enlevées, sont décrits dans les états tabulaires suivants :—

Localité.	Période.	Quantité.	Description.
James Bay...	27 juillet au 11 octobre.....	13,200 verges cubes..	Argile dure, brune et bleue, et roche.
Quai extérieur	11 octobre au 15 novembre....	8,500 " " " "	Sable dur et gravier.
James Bay...	15 novembre au 30 novembre...	3,900 " " " "	Argile dure, brune et blue.
	1er décembre au 14 décembre...	.....	En hivernement.
		25,600 verges cubes..	

L'espace de temps employé à cet endroit fut 460 heures ou 46 jours.

La quantité limitée de matières enlevées est principalement due aux divers avaries encourues au matériel. (1) Le feu prit à bord de l'allège *Princess*, détruisant la partie au-dessus du pont, et causant un délai de 24 jours ; (2) la chaudière du *Princess* causa de nombreux ennuis, qui rendirent hasardeux l'usage de ce vaisseau ; (3) enfin les portes et rouleaux des chalans à trémie se brisèrent de temps à autre, occasionnant des délais fâcheux.

L'état suivant indique le temps d'ouvrage possible compris dans la période que le dragueur fut en opération :—

Jours d'ouvrage possibles.....	144
“ “ actuels.....	46
“ de réparations.....	47
Mauvais temps.....	2
Divers, comprenant temps pour transport, approvisionnement de charbon, etc., etc.....	46½
Congés.....	2½
	144

Quand le dragueur fut placé en hivernement le 14 décembre, il avait été préparé avec soins et un gardien sûr fut placé en charge.

Les déboursés pour réparations et renouvellements au matériel, comprenant le coût des matériaux et la main-d'œuvre, en-dehors de l'équipe régulier, se montent à \$2,155.60, et se divisent tel que ci-dessous mentionné :—

Réparations et renouvellements à la chaudière et mécanisme du <i>Mud Lark</i>	\$ 21 42
Réparations et renouvellements à la coque du <i>Mud-Lark</i> ..	45 60
Réparations et renouvellements aux chalans à trémie....	107 38
Câble de 1½ de pouce en fil d'acier pliable.....	178 20
Réparations et renouvellements aux chaudières et machine du <i>Princess</i>	669 81
Réparations et renouvellement à la coque, cabines et équipement du <i>Princess</i>	706 56
Réparations et renouvellements généraux.....	426 58
Total.....	\$ 2,155 60

Bateau excavateur "Samson."

Les frais d'exploitation du bateau excavateur *Samson*, pour le temps qu'il travailla sur la rivière Fraser, se montent à \$8,054.97 pendant l'année dernière. Cette somme fut chargée à certains travaux dans les proportions suivantes :—

Travaux Publics.

(1.) Dragage, C-B	\$ 4,669 32	
Ministère de la marine.....	1,357 50	
	\$ 6,026 82	
(2.) Rivière Fraser.....	2,028 15	
	\$ 8,054 97	

Détails des dépenses, lesquelles d'ailleurs apparaissent dans les états de "classification des déboursés" ci-joints :—

(1.) Gages.....	\$4,186 63	
Comestibles.....	754 22	
Approvisionnements.....	67 99	
Equipement.....	130 68	
Eau.....	45 00	
Houille.....	593 43	
Bois.....	201 25	
Dépenses imprévues.....	47 62	
	\$6,026 82	
(2.) Gages.....	\$1,609 17	
Comestibles.....	286 48	
Approvisionnements.....	24 80	
Bois.....	95 00	
Dépenses imprévues.....	12 70	
	\$2,028 15	

Le *Samson* fut en commission pendant 332 jours, et après avoir déduit \$40, les gages du gardien, de la somme de \$8,054,97, les dépenses de ce bateau, en dehors des réparations extraordinaires et renouvellements, sont d'une moyenne de \$24 par jour.

En raison de l'octroi limité de l'année dernière, des réparations et renouvellements furent faits que pour le montant de \$320, mais la moyenne générale est de \$5 par jour.

Ci-joint un état tabulaire, indiquant le temps pendant lequel le *Samson* a travaillé sur la rivière Fraser, y compris la période d'hivernement :—

Enlevant souches etc., (265), de Chilliwack à l'embouchure de la rivière.....	33·75 jours
Sondage et arpentage.....	76·00 "
Amélioration du chenal et protection de la rive.....	52·30 "
Construction de chemins de réparations.....	20·00 "
Inspection.....	6·00 "
Peinturage et réparations.....	33·00 "
Service des bouées.....	45·25 "
Pertes de temps par brume, vents, etc.....	7·50 "
Lever le ponton de la traverse de New-Westminster et enlever autres obstacles.....	2·30 "
Réparations aux quartiers d'hivernement.....	3·50 "
Placer en hivernement.....	1·00 "
En hivernement.....	28·00 "
	308·70 jours.

Le 16 juin dernier, l'ingénieur rapporta l'arbre de couche comme étant brisé à chaque bout, dans les tourillons. Le capitaine rapporta aussi vers la même date, le bordage à divers endroits ainsi que quatre poteaux d'amarrage, etc., comme étant sérieusement délabrés. N'ayant pas d'argent disponible pour faire les réparations nécessaires, le bateau fut mis en hivernement.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Mud Lake*, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Jun.		Grand total.		
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Gages.....					605 00		605 00		605 00		849 27		849 27		40 00		40 00		40 00		40 00		40 00		231 00		3,650 58
Houille.....	110 00		615 00				613 78		583 31		13 22		13 22											11 25		723 78	
Eau.....					57 73		166 46		109 06		111 94		111 94		2 40											24 47	
Comestibles.....	22 72		102 78				132 60		30 82		19 19		19 19		9 13							3 00				573 09	
Approvisionnement.							38 57								49 50											108 54	
Équipement.....															52 94												131 02
Réparations.....			262 51		81 00		625 86		173 95		30 88		30 88		70 50												2,155 60
Depenses imprévues.....	352 47																										6 50
Totaux.....	485 19		980 29		743 73		2,182 27		899 14		1,024 50		1,024 50		113 97		114 30		513 76		54 25		43 00		309 18		7,463 58
Frais d'exploitation.....	132 72		717 78		662 73		1,566 41		725 19		993 67		993 67		61 03		43 80		40 00		40 00		43 00		291 70		5,307 98
Réparat. ordinaires.....	79 28		186 01				146 18		128 95		30 88		30 88		52 94				42 68		14 25				17 48		698 65
do extraordinaires.....	273 16		76 50		81 00		479 68		45 00						70 50				431 08								1,456 95
Totaux.....	485 19		980 29		743 73		2,182 27		899 14		1,024 50		1,024 50		113 97		114 30		513 76		54 25		43 00		309 18		7,463 58

Travaux Publics.

CLASSIFICATION des déboursés du bateau excavateur *Samson*, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.		Grand total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gages.....			540 00		540 00		540 00		540 00					519 35		40 00		448 41		475 00		252 87		1,083 87		4,186 63
Houille.....			340 56		340 56		340 56		340 56				25 00				15 00		18 75				56 25		503 43	
Bois.....			86 25		86 25		86 25		86 25				81 24										15 00		201 25	
Eau.....																									45 00	
Comestibles.....			81 35		213 49		213 49		213 49																754 22	
Approvisionnement.			15 71		14 11		14 11		14 11													6 85		17 08		67 99
Équipement.....			1 96											19 76											102 96	
Réparations.....			5 04		8 75		115 95		30 22					4 75											34 12	
Dépenses imprévues..																									9 90	
Totaux.....			644 06		540 00		1,319 09		30 22				680 10		40 00		677 33		631 22		285 82		1,498 98		6,346 82	
Frais d'exploitation			644 06		540 00		1,203 14		30 22				680 10		40 00		570 07		614 87		269 72		1,464 86		6,026 82	
Réparat. ordinaires..							13 98										12 00		16 35		16 10		34 12		122 77	
do extraordinaire..							101 97										95 26								197 23	
Totaux.....			644 06		540 00		1,319 09		30 22				680 10		40 00		677 33		631 22		285 82		1,498 98		6,346 82	

CLASSIFICATION des déboursés du bateau excavateur *Samson* à la rivière Fraser, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Gages.....			540 00		540 00		540 00		540 00																	1,600 17
Bois.....			37 50		30 00		30 00		30 00																	35 00
Comestibles.....			100 15		108 63		108 63		108 63																	286 48
Approvisionnement.			14 20		10 60		10 60		10 60																	24 80
Dépenses imprévues..			4 90		4 00		4 00		4 00																	12 70
Totaux.....			696 75		693 23		693 23		693 23																	2,028 15
Frais d'exploitation..			696 75		693 23		693 23		693 23																	2,028 15
Totaux.....			696 75		693 23		693 23		693 23																	2,028 15

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le ministère possède le matériel de dragage suivant :—

DANS LES PROVINCES MARITIMES.

Le dragueur à vapeur, à godets, *St. Lawrence*.
do do *Canada*.
Le dragueur à cueiller *New Dominion* et 4 chalans.
do do *Prince Edward*, 3 chalans et 1 chalan à eau.
do do *George McKenzie*, 1 chalan et 1 chalan à eau.
Bateau-chèvre, chaudière, engin et grappins.

DANS LES PROVINCES DE QUÉBEC ET ONTARIO.

Le dragueur élévateur N° 9, 3 chalans et le remorqueur *Delisle*.
Le dragueur à cueiller *Queen*, 2 chalans et le remorqueur *Ottawa*.
do do *Nipissing*, 2 chalans et le remorqueur *Saint-Paul*.
Le dragueur *Ontario*, 3 chalans et le remorqueur *St. John*.
Le dragueur *Saint-Louis*, 2 chalans et le remorqueur *Sensation*.
Le dragueur *Challenge*, 2 chalans et le remorqueur *Trudeau*.
Le bateau-chèvre N° 1.

AU MANITOBA.

Le dragueur à cueiller *Winnipeg*, 2 chalans, le remorqueur *Sir Hector* et 1 bateau à houille.

À LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le bateau excavateur *Samson*.
Le dragueur à cueiller *Mud Lark*, 3 chalans et le remorqueur *Princess*.

CHENAL DES NAVIRES, FLEUVE SAINT-LAURENT.

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

MATÉRIEL NEUF DE DRAGAGE.

Un dragueur élévateur pour le chenal des navires entre Montréal et Québec—frère du *Laval*.

Un remorqueur en acier, annexe de ce dragueur.

Un dragueur à cueiller pour les provinces maritimes.

Ces bateaux étaient encore en chantier à la fin de l'exercice financier.

Travaux Publics.

DRAGUEURS, RÉPARATIONS.

Les sommes suivantes ont été dépensées en réparations aux dragueurs, remorqueurs, etc. :—

PROVINCES MARITIMES.

<i>St. Lawrence</i>	\$2,173 24
<i>Canada</i>	2,376 50
<i>New Dominion</i>	4,533 19
<i>Prince Edward</i>	1,561 58
<i>Geo. McKenzie</i>	1,488 03

PROVINCES D'ONTARIO ET DE QUÉBEC.

<i>Challenge</i>	880 45
<i>Ontario</i>	2,576 51
<i>Nipissing</i>	1,728 74
<i>Queen</i>	1,369 07
<i>St. Louis</i>	450 51
<i>N° 9</i>	2,005 04
<i>Nithsdale</i>	162 68

PROVINCE DU MANITOBA.

<i>Winnipeg</i>	2,875 51
-----------------------	----------

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

<i>Mud Lark</i>	2,155 60
<i>Samson</i>	325 00

Chenal des navires entre Montréal et Québec :—

<i>Laval</i>	\$1,462 62
<i>N° 8</i>	3,180 70
<i>N° 11</i>	3,350 35
<i>N° 12</i>	3,539 06
<i>John Pratt</i>	245 50
<i>St. James</i>	644 61
<i>Cartier</i>	303 51
<i>St. Francis</i>	703 59
<i>M. F. Parsons</i>	348 68
<i>C. J. Brydges</i>	279 91
Bateaux-chèvres, Chalans, etc.....	234 82

BASSINS DE RADOUB.

Le gouvernement fédéral possède et entretient trois bassins de radoub, savoir : le bassin de radoub Lorne, à Lévis, dans la province de Québec ; le bassin de radoub de Kingston, dans la province d'Ontario, et le bassin de radoub d'Esquimalt, dans la province de la Colombie-Britannique.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Le bassin de radoub de Lévis est situé à Saint-Joseph de Lévis sur la rive sud du Saint-Laurent, à deux milles à l'est de Québec. Le plan général du bassin a une configuration rectangulaire ; sa longueur est de 445 pieds et sa largeur de 100 pieds, avec une extrémité cintrée de 31 pieds de rayon et une retraite carrée de 19 pieds de chaque côté, lesquelles forment le couronnement et la largeur des poutrelles et des escaliers posés deux à deux, l'un à côté de l'autre, à chaque extrémité. La largeur du radier intérieur entre le corps principal du bassin et la cuve du porte-bateau est de 8 huit pieds, ce qui porte à 484 pieds la longueur du bassin en dedans de la paroi de croisement du porte-bateau.

Le mur à aile du côté est de l'entrée s'étend à 150 pieds du porte-bateau dans le fleuve, tandis que celui du côté ouest s'étend à 270 pieds.

La profondeur de l'eau sur la sablière est de 26½ pieds à l'eau haute des grandes marées, et de 20½ pieds à l'eau haute des marées ordinaires ; la largeur de l'entrée est de 62 pieds.

Ces propriétés de l'Etat ont été tenues en un excellent état d'exploitation et les soins ordinaires ont été donnés aux pompes. Vers la fin du mois de mai dernier, la cuve porte-bateau ainsi que les retraites ont été nettoyées, des dépôts s'étant accumulé au fond à une épaisseur d'environ 10 pouces. La rouille fut enlevée du fond, côtés et extrémités de la cuve porte-bateau, et deux couches de peinture furent posées.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

Ce bassin est situé au centre du port, au pied de la rue Union. Il est construit en pierre posée avec du ciment, sa cour est spacieuse, et il peut recevoir n'importe quel vaisseau qui passe par le canal Welland.

Le bassin a une longueur de 280 pieds à partir de la paroi intérieure du radier au pied de l'escalier. Le radier a une largeur de 10 pieds, c'est pourquoi il y a une distance de 290 pieds de la façade intérieure du porte-bateau au pied de l'escalier. Cette longueur peut s'augmenter de 13 pieds en mettant le porte-bateau sur la ligne du tablier. La largeur du bassin au fond est de 47 pieds et au sommet de 79 pieds. La profondeur est de 20 pieds 6 pouces. Le canal du gouvernail commence à 10 pieds de la paroi intérieure du radier, a une largeur de 3 pieds, une profondeur de 12 pieds et une longueur de 24 pieds. Les billots s'étendent sur toute la longueur du bassin à 5 pieds d'intervalle. Il y a 32 tins placés à 10 pieds d'intervalle. La profondeur de l'eau sur la sablière est de 10 pieds à l'eau basse et de 18 pieds à l'eau haute.

Le seul ouvrage fait au bassin pendant l'exercice financier terminé le 30 juin 1896, fut la pose de hérissons et chaines, (faits sur commande) à la place des vieux tambours et câbles manœuvrant le porte-bateau. Ce changement a été un grand succès de toutes manières et sera une cause d'économie considérable. Le coût des hérissons et chaines est de \$925. Les engins, pompes et chaudières sont dans un état parfait. Les grilles des foyers des grandes chaudières auront peut-être besoin d'être renouvelées prochainement.

Travaux Publics.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Le gouvernement fédéral a pris possession de ce bassin, qui avait été commencé par le gouvernement de la Colombie-Britannique, et l'a terminé et ouvert au mois de juillet 1887. Le bassin en question est situé dans une petite anse du port d'Esquimalt.

	Pieds.	Pouces.
Longueur du bassin sur les tins.....	430	
Largeur du radier intérieur.....	20	
" du porte-bateau.....	15	
Longueur totale du bassin.....	480	10
Largeur du bassin au couronnement.....	90	
" " à l'entrée.....	65	
" " au fond.....	41	1
Rayon du radier.....	16	6
Profondeur de l'eau sur le radier à mer basse.....	24	6
" " " à mer haute ordinaire...	26	6
" " du bassin au-dessus du radier.....	33	6
Hauteur du radier au-dessus du plancher du bassin.....	3	
" des tins.....	2	10
Longueur ".....	4	
" du porte-bateau (entre parois intérieures).....	67	
" " (parois extérieures reversibles).	71	
Largeur du porte-bateau au-dessus des croisements de tech.	15	8

Le 28 novembre dernier, une moitié de la grande roue motrice des pompes principales se cassa, lorsqu'on était engagé à vider le bassin pour arranger les tins, préparatoire à l'entrée d'un vaisseau. Des soumissions furent immédiatement demandées pour la fourniture d'une nouvelle roue, et le *Victoria Iron Works*, étant les plus bas soumissionnaires, le contrat leur fut donné. Le 11 du mois suivant la roue était réparée. Heureusement très peu de dommage fut fait au reste du mécanisme, lors de l'accident. Afin de se prémunir contre un délai semblable, une moitié de roue, prête à être posée, a été construite au cas que l'accident se répéterait.

Des réparations et renouvellements ordinaires ont été faits, de temps à autre, au mécanisme, pompes, etc., le tout est tenu dans un état aussi efficace que possible.

On a ajouté aux machines du bassin, un raboteur capable de travailler les plus grandes pièces en usage dans les pompes ou les engins; ceci aura pour effet de permettre les réparations et renouvellements ordinaires d'être faits sur les lieux.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Le gouvernement fédéral possède et exploite des estacades et glissoires sur la rivière Ottawa et ses tributaires, la rivière Saint-Maurice, et les régions de la Trent et Newcastle.

Ces ouvrages sont en charge des officiers suivants: M. G. P. Brophy, ingénieur-surintendant des travaux de l'Ottawa; M. Thos Berlinguet, ingénieur, ayant le contrôle des travaux du Saint-Maurice; M. R. B. Rogers, ingénieur-surintendant des travaux de la région de Trent et Newcastle.

OTTAWA, 23 septembre 1896.

LOUIS COSTE, écr,
Ingénieur en chef,
Ministère des travaux publics.

MONSIEUR,—Tel que requis par votre lettre n° 1934 du 15 juillet dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport relativement aux ouvrages sous mon contrôle, sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice financier terminé le 30 juin 1896.

Pendant l'été et l'automne 1895, le manque d'eau se fit sentir dans quelques-uns des tributaires, ayant pour effet de retarder la descente des billots. La coupe du bois recule graduellement ses limites jusqu'aux confins des forêts, ce qui est une des raisons pour lesquelles une partie du bois arrive tard aux estacades et glissoires du bas de la rivière. Les fondations des ouvrages ont été examinées à l'eau basse, et les réparations et renouvellement nécessaires ont été faits, préparatoires à l'ouverture de la navigation de 1896. Ces travaux peuvent se résumer comme suit :—

RÉPARATIONS AUX STATIONS SITUÉES SUR LA RIVIÈRE OTTAWA.

(*Rivière principale*) *Station de Carillon*.—En cet endroit le radier de l'empellement fut renouvelé, les pièces du tablier furent réparées, et l'estacade de direction rebordée et renforcée.

Station de Hull ou de la Chaudière-nord.—Quelques pièces du fond de la glissoire furent renouvelées, le bordage des estacades et les billes d'arrêt réparés, le tablier ainsi que les chaînes et attaches des estacades furent ajustés. La maison, les hangars, clôtures, etc., subirent les réparations nécessaires.

Ottawa ou Station de la Chaudière-sud.—L'ouvrage fait en cet endroit consiste en réparations à l'estacade à la tête de la glissoire n° 2 ; aux billes d'arrêt à l'empellement n° 2 ; en sondages et mesuréments du chenal à l'entrée de la glissoire d'en haut ; à renforcer les poteaux de support en amont des billes d'arrêt, sur le côté nord du second empellement, et à assécher la glissoire pour permettre les réparations requises aux piles. Un nouveau poteau en chêne fut placé et réuni par le haut au moyen de boulons et de plaques de fer, les estacades et tabliers furent renforcés contre les effets de la glace ; le fond des glissoires réparé, le toit de l'entrepôt recouvert en bardeaux, et les clôtures entretenues en bon état.

Ponts à Ottawa et à Hull et chaussée entre ces deux villes.—La partie non pavée de la chaussée ayant été nettoyée, une couche de 5 pouces d'épaisseur, de pierre cassée, fut posée, mais le trafic à cet endroit est si considérable, et les charges de voiture si pesantes, qu'aucune amélioration durable ne peut être faite sans qu'un système de pavé permanent soit adopté. Le plancher et pièces de pont de la glissoire de Hull furent renouvelés ; de nouvelles longrines furent placées sur toute la longueur du trottoir supporté par des encorbellements. La partie ouest du pave de la chaussée du pont "Union" fut renouvelée sur toute sa longueur, une planche de chêne blanc, de 3 pouces d'épaisseur, fut posé sur le fond, avec des supports de chêne de 4 pouces, posés de 6 pieds en 6 pieds et ajustés sur les poutres, le plancher supérieur est en orme posé à un angle de 45° avec la ligne du centre.

Sur le côté ouest des ponts de fer sur la glissoire des Chaudières et des chenaux hydrauliques partie du pavage étant détérioré on le remplaça par de l'orme de 3 pouces. Toutes les poutres du plancher de la partie sud du pont des Sapeurs, Ottawa, furent renouvelées.

Le pont de la rue Maria nécessita quelques dépenses, le trottoir et la chaussée entre Ottawa et Hull furent nettoyés de temps en temps, et les drains tenus en bon état.

Station des Chats.—Le plancher de la grande glissoire, ainsi que les côtés furent réparés avec de l'orme, le tablier au pied de la glissoire fut renouvelé, et l'on se procura trois billes d'arrêts en érable pour l'empellement à l'entrée du canal.

Station de la Montagne.—En cet endroit des mesures furent prises afin de préparer les devis pour les réparations nécessaires.

Station de Calumet.—L'ouvrage fait en cet endroit consistait à enlever les roches et autres obstacles qui, à l'eau basse, obstruaient le passage au pied de la troisième glissoire ; à reconstruire 125 pieds de la pile située à l'extrémité basse de la troisième glissoire, cette pile détourne le courant qui autrement jetterait les radeaux sur la rive. Le fond des glissoires n° 1 et 3 fut réparé ; un nouveau plancher fut posé sur le radier de l'empellement, ainsi que sur le pont de la glissoire n° 1 ; des blocs furent posés sous la sablière tablier au pied de la deuxième glissoire, et le garde-corps du pont fut réparé.

Station des Joachims.—Un examen fut fait des travaux à cet endroit, préparatoire aux réparations nécessaires.

Travaux Publics.

Rocher Capitaine.—En cet endroit, une partie du fond de la glissoire fut réparée, et la partie haute de la pile située à l'extrémité extérieure du barrage (endommagée par l'inondation de 1895) fut reconstruite.

RÉPARATIONS SUR LES TRIBUTAIRES DE L'OTTAWA.

Rivière Gatineau.—A la décharge de "Pond-Creek" dans le chenal par lequel les billots passent pour se rendre à l'endroit où ils sont mis en radeaux, sur la rive nord de la rivière Ottawa, des dépôts considérables de sable, écorce, etc., s'étant accumulés, l'on dut les faire enlever; certaines parties des estacades furent réparées; de nouvelles pièces de couronnement posées et les attaches de chaîne ajustées. La maison et les clôtures furent réparées et le pavage des ponts sur le vieux et le nouveau canal furent maintenus dans un état satisfaisant.

Rivière Madawaska.—Aux Rapides de la Chaîne l'estacade qui avait été enlevée fut remise en position; le plancher des glissoires ainsi que l'empellement furent réparés. Aux Grandes-Chûtes les billes d'arrêt des deux empellements furent réparées et les côtés des piles doublés avec de la planche d'érable, l'estacade entre l'empellement d'en haut et celui d'en bas de la glissoire fut renforcé au moyen de boulons, et la principale estacade de direction, à l'entrée de la glissoire, fut réparée sur toute son étendue.

A la Chûte-de-Barrett, le barrage de 125 pieds de long, situé sur le côté nord de la rivière, fut en partie reconstruit et les nouvelles fondations de bois furent attachées au roc au moyen de boulons.

Au pied du lac Calabogie une estacade a été placée en travers du Chenal-du-Moulin, cette estacade mesure environ 1,060 pieds et est maintenue en position au moyen de piles ou cages remplies de pierre.

Aux Petits-Rapides, quatre récifs en saillies furent enlevés du chenal des billots vis-à-vis de l'empellement, et à l'arrière le tablier fut réparé.

A la Chûte-Déchirée, le barrage principal fut haussé dans le double but d'augmenter le volume d'eau dans le chenal des billots et de diminuer la force du courant contre les estacades de direction conduisant vers la chûte au bois, tandis qu'autrefois, à l'eau haute, les billots étaient poussés sous l'estacade et par-dessus le barrage, ce qui occasionnait de grandes dépenses pour les remettre à l'eau.

A la Chûte-à-Bailay, les extrémités extérieures des barrages dont une partie avait été enlevée à l'eau haute, furent réparées.

Rivière Coulonge.—Les principales réparations faites sur cette rivière furent à la pile n° 4 supportant la principale estacade de direction, près de la tête de la glissoire, au-dessus des Grandes-Chûtes. Cette pile fut démolie jusqu'au niveau de l'eau basse et reconstruite avec du bois neuf. La pile n° 2, au haut de l'estacade de direction, fut aussi reconstruite au-dessus du niveau de l'eau. L'estacade, formée d'un seul billot, fut doublée d'un autre billot sur une distance de 675 pieds. Deux piles, près du village du Fort-Coulonge subirent quelques réparations. Le planchéage sur les côtés et le fond de la grande glissoire fut renouvelé à différents endroits, et de nouveaux poteaux, attaches, etc., furent posés. Environ 300 pieds de trottoir furent renouvelés sur le côté de la glissoire, et, en raison de la pression considérable à laquelle la glissoire est soumise une partie dut être redressée et les sablières mises de niveau. Le printemps dernier, une partie du barrage en haut de la chûte fut brisée par la glace, une pile temporaire fut placée dans l'ouverture afin de conserver l'eau nécessaire à la glissoire.

Rivière Noire.—Les ouvrages suivants furent faits sur cette rivière :—Remplacer à différents endroits le planchéage du fond et des côtés de la glissoire des Grandes-Chûtes; faire et poser des nouveaux billots d'arrêt, enfoncer les fiches du planchéage de la glissoire, assécher le chenal au moyen d'un barrage temporaire, joindre et border l'estacade de dérivation de même qu'y poser des pièces de support, et planter un poteau d'amarrage dans la pile à la tête de la glissoire.

Sur les rivières Petewawa et Dumoine des mesurages furent faits préparatoires aux travaux de réparation qui seront bientôt commencés.

RECONSTRUCTION.

Des travaux de reconstruction furent faits sur la rivière Petawawa, à la chute Croche, dont le fond de la glissoire nécessitait un renouvellement complet. Le bois dur nécessaire pour ce genre d'ouvrage étant très dispendieux, un fond à claire-voie, composé de barres de fer longitudinales de 6 x $\frac{1}{4}$ pouces fut posé. Les bouts des pièces d'estacade et des supports furent dégrossis, et de nouveaux poteaux et sablières posés dans la glissoire.

Station du Bois-Dur.—Les travaux à cet endroit consistent à enlever les obstacles du lit de la rivière, dans l'intention d'abandonner la glissoire. Les travaux faits jusqu'ici ont été très satisfaisants, permettant au bois de passer dans le chenal, même à l'extrême eau basse d'automne. C'est l'intention de continuer cet ouvrage jusqu'à ce que le chenal soit libre. Le prix de cet ouvrage sera bien moindre que celui de reconstruire la vieille glissoire, qui est dans un très mauvais état, et le coût d'entretien sera comparativement limité, ayant seulement à entretenir les estacades de direction et les piles de support. La descente du bois se faisant plus rapidement dans le chenal que dans la glissoire, il y aura aussi épargne de temps pour les flotteurs.

Barrage du lac des Cèdres.—La pile de l'empellement du côté nord fut en partie reconstruite, et une nouvelle pile placée à environ 300 pieds en haut du barrage, afin de supporter l'estacade de direction conduisant à l'écluse, une autre pile de 18 x 5 x 4 fut construite à l'extrémité sud du barrage pour combler la brèche causée par la crue des eaux.

Chute-au-Diable.—Une pile de 72 x 9 x 7 fut construite dans le chenal nord entre l'île et la terre ferme, afin de hausser l'eau dans la décharge sud.

Dans le haut de la rivière Petawawa des cailloux et autres obstacles furent enlevés afin de faciliter le passage des rapides suivants : "Cèdres," "Sault," "Chute-au-Diable," "Sawyer," "Ecureuil," "Memo" et "Chute Déchirée".

La crue des eaux fut très forte ce printemps dans l'Ottawa et ses tributaires et des dommages considérables furent causés à quelques-unes des stations par la glace et l'eau, principalement aux Grandes-Chutes, sur la rivière Coulonge, où une partie du barrage principal fut emportée, les fondations de la glissoire déplacées, et les piles en amont de l'entrée de la glissoire en partie démolies.

Le bois fut très difficile à contrôler pendant la période de l'eau haute ; mais plus tard, lorsque l'eau fut baissée, la descente put se faire dans des conditions très favorables sur la plupart des cours d'eau.

L'état suivant fourni par le percepteur des droits de glissoires dans votre ministère, indique les quantités de diverses espèces de bois qui ont passé par les ouvrages du gouvernement, ainsi que le revenu qui en a découlé, durant l'année fiscale qui fait le sujet de ce rapport :—

Bois carré.....	15,124	morceaux	
Billots.....	4,116,705	"	
Billots pour bardeau....	8,598	"	
Bois d'estacade.....	142,623	"	
Dormants.....	88,813	"	
Palissade.....	32,914	"	
Billots de cèdre.....	19,934	"	
	4,429,711	"	et 8239 $\frac{1}{4}$ corde de bois de pulpe.

Le revenu s'est élevé à \$49,328.04.

En soumettant mon rapport,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

Ing. surint. des travaux de la rivière Ottawa.

Travaux Publics.

TROIS-RIVIÈRES, 20 août 1896.

M. LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef,
Ministère des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR.—En réponse à votre lettre, n° 1933, en date du 15 du mois dernier, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant concernant les travaux placés sous mon contrôle, sur la rivière Saint-Maurice, durant l'exercice financier terminé le 30 juin dernier.

La crue de la rivière a été comme de coutume durant la saison 1895. Elle a commencé au commencement d'avril et a atteint son maximum le 23 avril. Son niveau était alors de 19.7 pieds de l'étiage.

L'eau a commencé à baisser rapidement après le 3 juin et a atteint son minimum le 14 septembre 1895, elle marquait 2.8 pieds à l'échelle d'eau des Grandes-Piles.

La fluctuation du niveau de l'eau a été forte durant la saison, elle a varié de 3 à 14.7 pieds et a donné un courant rapide pour la descente des billots.

Durant la saison de la descente des billots, en 1895, c'est-à-dire du 16 avril au 30 octobre, le niveau s'est élevé pendant 53 jours et a baissé pendant 97 jours; il est resté uniforme pendant 24 jours.

Sur les 190 jours, il y eut 81 jours pendant lesquels le courant a été favorable à la descente des billots.

La hauteur moyenne de l'eau pendant la saison de l'ouvrage a été de 5.1 au-dessus du niveau de l'étiage en été.

A l'époque de l'étiage on a examiné les fondations des glissoires, jetées et estacades et les réparations et reconstructions nécessaires ont été faites, aussitôt que possible, après la saison de la navigation.

Voici la description de ces travaux :—

Station des Grandes-Piles.—Au printemps de 1894 les glaces avaient avarié cinq jetées (n^{os} 5, 6, 7, 8 et 12) dont plusieurs ont été reconstruites. D'autres (n^{os} 12, 13, 14) avaient été partiellement renversées. Les pièces brisées furent enlevées et renouvelées et des défenses en madriers furent fixées sur les côtés exposés des jetées. Des poteaux d'attache furent enfoncés et du lest fut remplacé jusqu'au niveau requis. L'estacade simple des Plaines au-dessous des chûtes des Grandes Piles fut renouvelée sur une longueur de 1,663 pieds.

Station de la Grand-Mère.—Quelques menues réparations furent faites à l'estacade en haut et en bas des chûtes. D'autres chaînes furent ajoutées et certaines réparations furent faites à l'estacade de cette station.

Station Shawenegan.—Cinq piles d'ancrage (n^{os} 77, 78, 79, 80 et 81) et 700 pieds d'estacades à trois pièces ont été construits au-dessus des chûtes de Shawenegan. Le fond et les côtés de la glissoire furent réparés; on remplaça les pièces de bois et les madriers brisés et on fraisa les fiches qui faisaient projection. Quelques menues réparations furent faites à la maison du gardien des estacades de la baie Shawenegan.

Au commencement de janvier 1896 survint la plus forte inondation connue jusqu'à cette époque, durant l'hiver, et on craignit beaucoup que les estacades fussent rompues. Environ 800 pieds des estacades de la baie Shawenegan furent entièrement détruits, dans la chûte des Grès.

Une quantité de chaînes fut achetée pour attacher et mettre en sûreté les estacades de cet endroit.

Station Trois-Rivières.—La jetée n° 33 de l'Île aux Cochons fut reconstruite à partir du niveau de l'eau. Les autres furent partiellement démolies et remplacées par de nouvelles. Des poteaux d'amarrage furent placés là où il y en avait besoin. De nouvelles chaînes furent placées pour renforcer les estacades au-dessus du pont situé sur la ligne du chemin de fer.

Le 31 décembre 1895 l'eau monta considérablement sur la rivière Saint-Maurice. La glace se mit en mouvement près du pont du chemin de fer et entraîna dans le fleuve Saint-Laurent environ deux mille pieds d'estacades. Plusieurs jetées furent avariées.

L'état suivant, fourni par le percepteur des droits provenant des estacades et glissoires, dans votre ministère, démontre la quantité des diverses espèces de bois qui y ont passé, pendant le dernier exercice financier.

État du nombre de billots de sciage, etc., qui ont passé par les travaux sur la rivière Saint-Maurice pendant la saison 1895 :—

	Pièces.
Billots de sciage.....	763,597
Bois de pulpe	400,013
Total.....	1,163,610

Les droits perçus ont été de \$21,358.74.

Voici l'état des dépenses faites pour le personnel, l'entretien, les réparations et les améliorations, pendant l'exercice financier terminé le 30 juin 1896 :

Personnel et entretien.....	\$8,114.01
Réparations et améliorations :	
Station des Grandes Piles.....	1,086.19
" de Grand-Mère.....	203.37
" de Shawenigan.....	1,901.45
" des Trois-Rivières.....	2,454.37
Dépenses totales pour 1895-96.....	\$13,759.39

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

F. X. THOS. BERLINGUET,
Ingénieur-résident.

DISTRICT DE LA TRENT ET DE NEWCASTLE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR RÉSIDENT,
PETERBOROUGH, 15 juillet 1896.

M. LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef,
Ministère des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel sur les travaux placés sous mon contrôle pour l'exercice terminé le 30 juin 1895. Des travaux de cette région, quelques-uns ont été construits pour faciliter la navigation et les autres pour faciliter la descente du bois. Les premiers sont sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, et forment partie du canal de la Trent; les autres dépendent de votre ministère.

Les travaux sont dispersés sur une distance d'à peu près 170 milles, compris entre la rive de la Trent et ses hautes eaux entre la Baie de Quinté, au sud et le lac Balsam à un endroit situé à 15 milles environ du lac Simcoe du côté nord. Il y a une étendue de pays arrosé de plus de 2,000 milles carrés que bornent au nord les rivières Muskoka et Madawaska. La manière de conduire l'eau qui arrose ce pays est devenue une affaire d'une grande importance pour les diverses industries établies le long de la route et pour la navigation.

Les crues du printemps furent au-dessus de la hauteur moyenne de l'eau pour cette partie de l'année, mais n'ont causé que très peu de dommages aux travaux. L'eau, cette année, s'est maintenue à une bonne hauteur dans plusieurs bras de la rivière. La règle qui ordonne la descente des billots par petites estacades n'a pas été observée aussi stric-

Travaux Publics.

tement qu'elle aurait dû l'être. Il est impossible de garder la navigation libre dans les endroits rétrécis du chenal si l'on permet la descente des billots en grande quantité.

Les travaux sont en bon état et la plupart des travaux, de grande dimension, nécessaires pour faciliter la descente du bois sont actuellement construits, de sorte qu'à l'avenir, leur entretien nécessitera une somme comparativement petite pour chaque année.

Les réparations suivantes ont été exécutées :

Chutes Fénélon.

Les estacades à l'entrée supérieure de la glissoire, ont été réparées.

Buckhorn.

La glissoire, les estacades et les jetées ont été réparés.

Burleigh.

Les estacades de dérivation ont été réparées.

Lac Katchewanoo.

L'estacade à Henderson's-Narrows fut brisée durant l'hiver. Les réparations nécessaires ont été faites.

Petit Lac.

Les jetées, sur le lac, qui avaient été endommagées par la glace, ont été réparées ainsi que l'estacade.

Peterborough.

Une voie d'eau considérable dans la glissoire fut bouchée. Les jetées de la glissoire furent lambrissées et recouvertes d'un plancher en madriers, et une tranchée en terre glaise fut construite le long de l'extrémité supérieure de la glissoire. Une nouvelle estacade de dérivation longue de 246 pieds fut placée à l'entrée supérieure de la glissoire. Un certain nombre de menues réparations furent aussi faites à plusieurs autres stations.

Je vous transmets aussi un tableau qui indique le nombre de morceaux de bois qui ont passé par les glissoires et estacades durant le dernier exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur surintendant.

ÉTAT indiquant le nombre de pièces de bois, etc., qui sont passées par les différentes glissoires de la Trent et celles du district de Newcastle, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Station.	Billots de pin de sciage.	Bois d'estacades.	Traverses de chemins de fer.	Poteaux de clôture.	Grands cèdres.	Bois marchand.	Billots d'épinette.	Autres billots.	Poteaux de télégraphe.
Chute Fénélon.....	243,266	627	52,083	21,191	800	.....	.....	.....	.....
Buckhorn.....	186,300	.....	3,000	.....	.....	.....	.....	22,000	.....
Burleigh.....	186,300	.....	91,700	5,276	50	260	842	22,000	.....
Pointe Young.....	194,914	750	91,700	5,276	50	260	842	22,000	1,500
Lakefield.....	194,914	3,407	91,700	5,276	50	260	842	19,854	.....
Peterborough.....	242,200	4,244	45,100	24,358	.....	.....	1,218	18,640	.....
Hastings.....	242,200	4,244	45,100	24,358	.....	.....	1,218	18,640	.....
Chute Heeley.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	P. de rap.

PONTS.

Dans le cours de l'année le pont de Cartier fut achevé et l'on commença la construction d'un pont tournant sur le chenal Burlington, entre le lac Ontario et le port de Hamilton. Ce pont était presque terminé à la fin de l'exercice financier.

Des réparations furent faites à divers ponts dans la cité d'Ottawa; au pont du Portage du Fort, sur la rivière Ottawa; au pont de Battle River à Battleford; et au pont Langevin sur la rivière de l'Arc à Calgary.

PONT BURLINGTON.

Pendant plusieurs années les seuls moyens de communication, entre les deux rives du chenal de Burlington, pour les voitures et les passagers, étaient un chalan et un bac. Durant les dernières années le trafic de cet endroit prit de telles proportions qu'il fut impossible d'accommoder le public par ce moyen de transport. Le ministère prépara alors des plans et devis pour l'érection d'un pont tournant en fer.

Le 22 août dernier un contrat fut passé avec M. Geo. F. Webb, d'Hamilton, pour la construction de la maçonnerie, y compris la fondation de la jetée et des culées, sur lesquelles ce pont devait être érigé. Le montant total du contrat était de \$15,799. Le 10 octobre dernier, l'entrepreneur commença l'excavation pour la fondation de la jetée servant de pivot. Le caisson fut mis en place le 18 novembre. Les travaux se continuèrent et ne furent que très peu retardés par la température défavorable. Toute la maçonnerie fut achevée et prête à recevoir la superstructure en fer dans le cours du mois d'avril dernier.

Un certificat pour la somme de \$14,000 fut émis le 14 avril dernier en faveur de l'entrepreneur.

La superstructure en fer est commencée et l'on s'attend que le pont sera en opération à une date peu éloignée.

Le coût total du dragage a été de \$1,500

CARTIER.

Le village de Cartier est situé sur la rivière Saint-Louis, dans le comté de Beauharnois, Québec, à 6 milles de Valleyfield.

Une dépense de \$250 fut autorisée pour la construction des abords du pont érigé à cet endroit par le ministère, dans le cours de l'exercice financier 1894-95, sur la rivière Saint-Louis. Le montant, ne fut cependant pas suffisant et les travaux ont été terminés par les municipalités intéressées.

Les dépenses totales chargées à ce ministère se sont élevées à \$247.25.

PORTAGE-DU-FORT.

Le village du Portage-du-Fort est situé sur la rive nord de la rivière Ottawa, dans le comté de Pontiac, Québec, à 60 milles au nord d'Ottawa.

Une dépense de \$50 fut autorisée pour réparer l'abord du pont. Deux des poteaux de support et quelques liernes furent remplacés, ainsi que les boulons qui manquaient. Tous les boulons de la structure furent resserrés.

Le montant dépensé fut de \$49.67.

PONT DE BATTLE RIVER (RIVIÈRE BATAILLE), BATTLEFORD.

Le pont de la rivière Bataille (Battle River) fait communiquer Battle River avec Battleford dans le district de Saskatchewan.

Battleford est situé à la jonction des rivières Saskatchewan-nord et Bataille.

Travaux Publics.

Le pont fut construit en 1890. L'ouvrage enlevé aux entrepreneurs MM. Heney et Kennedy fut continué à la journée. Ce pont consiste en une ouverture d'une portée de 150, avec travées Howe, et de deux ouvertures de 70 pieds de portée. A l'extrémité nord il y a un abord sur chevalets et deux culées. En 1892, le pont fut peinturé et réparé. Des réparations furent aussi faites de juillet à août 1895.

Ces réparations consistèrent à remplacer le plancher de l'abord sur chevalets et à faire servir les madriers, enlevés de cet abord, à réparer le tablier du pont principal, à couvrir le centre du tablier du pont avec des madriers de 2 pouces croisés, sur une longueur de 12 pieds; à resserrer tous les boulons, les tirants et à faire les menues réparations les plus nécessaires. Quelques autres travaux furent exécutés vers la fin de l'exercice financier. La pierre fut enlevée du pilier et les pièces remises en place au moyen de tiges en fer d'1 pouce posées à travers les coins à une distance de 2 pieds, 6 pouces, et renforcées par des cornières d' $\frac{1}{2}$ pouce, larges de 4 pouces et longues de 8 pieds. Le pilier fut ensuite rempli de pierre. Le remplissage en arrière de l'ouvrage de protection sur pilotis a été fait convenablement. Quelques menues réparations et du peinturage ont été faits.

La somme totale dépensée dans le cours de l'exercice financier 1895-96 s'est élevée à \$1,278.96.

"PONT LANGEVIN," CALGARY, ALBERTA.

Le "pont Langevin" traverse la rivière de l'Arc, près de Calgary, qui est le principal centre de chemin de fer du district d'Alberta.

Ce pont est un pont Howe, consistant en trois travées avec abords sur chevalets. Il fut construit sous contrat en 1890.

Durant la crue des eaux de 1894, les piliers furent affouillés, et leurs extrémités en haut du courant s'enfoncèrent un peu. Les extrémités, en bas du courant, demeurèrent dans leur position originaire.

Le tassement des piliers fit pencher le pont, et le laissa dans une position peu sûre et de mauvaise apparence.

Pendant le cours de l'année des réparations furent faites, consistant à aligner les piliers à leur niveau respectif, à redresser la superstructure, à poser des pilotis de protection, et à entasser de grosses pierres des piliers d'en haut du courant; quelques menues réparations furent aussi faites, le tout se montant à \$1,385.96.

RELEVÉS ET EXAMENS.

Dans le cours de l'exercice des relevés et examens furent faits aux endroits ci-dessous mentionnés :—

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Arisaig.....	Antigonish.	Merigomish.....	Pictou.
Baie Aspey.....	Victoria	Morden.....	King.
Bayfield.....	Antigonish.	Moydart.....	Antigonish.
L'Anse à l'Ours.....	Digby.	Anse McNair.....	do
Passage Carey.....	Richmond.	Sydney-nord.....	Cap-Breton.
Rocher Cerbère.....	do	Oyster Pond.....	Guysborough.
Baie des vaches.....	Cap-Breton.	Petit de Grat.....	Richmond.
Pointe Cribbin.....	Antigonish.	Pictou Island.....	Pictou.
Chezzetcook-est.....	Halifax.	Baie Pleasant.....	Inverness.
Fourchu.....	Richmond.	Port-Maitland.....	Yarmouth.
Grand Etang.....	Inverness.	Rivière Hebert.....	Cumberland.
Grande-Grève.....	Richmond.	Saulnierville.....	Digby.
Ile du Grand-Tancook.....	Lunenburg.	Havre Saint-François.....	Guysborough.
Hampton.....	Annapolis.	Somerville.....	Queen.
Anse Kennington.....	Cap-Breton.	Ile Rocheuse.....	Shelburne.
Lismore.....	Pictou.	Rivière Toney.....	Pictou.
Mabou.....	Inverness.	Trenton.....	do
Main-à-Dieu.....	Cap-Breton.	Anse à la Truite.....	Digby.
Margaree.....	Inverness.		

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Anderson's Hollow.....	Albert.	Moncton.....	Westmoreland.
Ruisseau Noir.....	Northumberland.	Pointe au Nègre.....	Saint-Jean.
Rivière Noire.....	Saint-Jean.	Negnac.....	Northumberland.
Burnt Church.....	Northumberland.	Ile aux Perdrix.....	Saint-Jean.
Campbellton.....	Ristigouche.	Petit Rocher.....	Gloucester.
Cap Tormentine.....	Westmoreland.	Pokemouche.....	do
Dalhousie.....	Ristigouche.	Quaco.....	Saint-Jean.
Débarcadère Edgett.....	Albert.	Richibucto.....	Kent.
Fort Dufferin.....	Saint-Jean.	Baie du Rocher.....	Albert.
Crique Gardner.....	do	Rivière au Saumon.....	do
Ile de Gray.....	Albert.	Shediac.....	Westmoreland.
Anse au Hareng.....	do	Shippegan.....	Gloucester.
Hillsborough.....	do	Stonehayen.....	do
Newcastle, en bas.....	Northumberland.	Tracadie.....	do
Miramichi.....	do	Rivière Saint-Jean.....	

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Baie Fortune.....	King.	New-London.....	Queen.
Havre de Brae.....	Prince.	Port-Selkirk.....	do
Anse au Canot.....	Queen.	Rustico.....	do
Baie Egmont.....	Prince.	Souris.....	King.
Pointe Hurd.....	do	Tignish.....	Prince.
Jetée Lambert.....	King.	Rivière Vernon.....	Queen.
Havre Murray.....	do		

QUÉBEC.

Bic.....	Rimouski.	Pointe au Chêne.....	Bonaventure.
Coteau du Lac.....	Soulanges.	Percé.....	Gaspé.
Coteau Landing.....	do	Pointe Citrouille.....	Chambly.
Gentilly.....	Nicolet.	Pointe St. Charles.....	Hochelega.
Ile aux Coudres.....	Charlevoix.	Rivière Blondelle.....	Montmorency.
Ile Perrot.....	Vaudreuil.	Rivière du Loup.....	Temiscouata.
Les Eboulements.....	Charlevoix.	Rivière Noire.....	Charlevoix.
Petite Rivière Saint-François.....	do	Saint-Lambert.....	Chambly.
Longueuil.....	Chambly.	Saint-Alphonse.....	Chicoutimi.
Baie Murray.....	Charlevoix.		

ONTARIO.

Amherstburgh.....	Essex.	Port-Burwell.....	Elgin.
Bronté.....	Halton.	Port-Dover.....	Norfolk.
Burlington.....	Wentworth.	Port-Hope.....	Durham.
Coburg.....	Northumberland.	Prescott.....	Grenville.
Goderich.....	Huron.	Rivière Rainy.....	Algoma.
Kingston.....	Frontenac.	Rivière Castor.....	Stormont.
Kingsville.....	Essex.	Rivière Saugeen.....	Bruce.
L'Orignal.....	Prescott.	Rivière Thames.....	
Owen-Sound.....	Grey.	Toronto.....	York.

MANITOBA.

Gimli.....	Selkirk.	Rivière Rouge.....	Selkirk.
------------	----------	--------------------	----------

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Havre de Victoria.....	Ile Vancouver.
------------------------	----------------

Dans le cours de l'exercice, le secrétaire du ministère a transmis 840 documents officiels qui ont déterminé soit des rapports ou la mise à exécution de mesures adoptées. Le nombre de lettres reçues à mon bureau, de la part d'ingénieurs résidents et d'autres personnes, s'élève à environ 10,000, et les lettres expédiées à 4,239.

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.

Travaux Publics.

ANNEXE N^o 4.

RAPPORT

DU

PERCEPTEUR DU REVENU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

1895-96

Travaux Publics.

RAPPORT DU PERCEPTEUR DU REVENU.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 novembre 1896.

E. F. E. ROY, écr, secrétaire,
Ministère des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année finissant le 30 du mois de juin 1896.

A part la cale sèche d'Esquimalt, j'ai examiné les livres et comptes des divers officiers sous mon contrôle. Il me fait plaisir de pouvoir dire qu'ils ont rendu un compte exact des droits perçus par eux.

Avec votre permission, je traiterai des diverses sources de revenu *seriatim*, et je commencerai par celle des

GLISSOIRES ET ESTACADES.

DISTRICT OTTAWA.

Le revenu, y compris l'intérêt, a été, pour l'année écoulée, de \$49,400.15, soit \$2,711.05 moins qu'en 1894-95; cependant il est encore de \$400 de plus que la moyenne prévue lors de la revision du tarif en 1894. Le revenu aurait été beaucoup plus considérable n'eût été la quantité extraordinaire de billots qui n'a pu être sortie des tributaires de l'Ottawa.

Le nombre des billots qui ont passé par les travaux est de 498,098 plus élevé que celui de l'année 1894-95. La diminution dans le revenu doit être attribuée dans le fait qu'on a transporté du bois d'un diamètre beaucoup moindre que celui des années précédentes.

J'ai le plaisir de vous annoncer que tous les droits de revenu pour l'année finissant le 30 du mois de juin dernier, pour le district d'Ottawa, ont été perçus.

Des droits de revenu à partir du 1er juillet 1889, il reste à percevoir à la date plus haut mentionnée, la somme de \$6,903.05 sur l'estacade des Chaudières, dont on a fait mention au comité des comptes publics en 1895 et qui devrait être biffée; \$28.42 pour le recouvrement desquels des procédures légales ont été prises. Il y a aussi une réclamation de \$379.80 contre M. J. R. Booth, lequel a contre ce ministère un compte admis, mais dont le paiement a été refusé par l'auditeur général, parce que M. Booth serait endetté de certaines sommes envers la couronne, sommes dont il a été fait rapport au comité des comptes publics et qui n'ont pas été biffées. Ces items forment une somme de \$7,311.27 dont on trouvera les détails dans le tableau ci-joint n° 2.

Des droits du revenu avant le 1er juillet 1889, il a été perçu durant la dernière année fiscale une somme de \$419.10, ce qui réduit le montant non perçu à \$56,805.65, lequel devrait être biffé. Pour détails, voir les tableaux ci-joints numéros 1 et 3.

En résumé, voici l'état des comptes du district Ottawa :—

Droits accrus durant l'année 1895-96, y compris l'intérêt.	\$49,400 15
On a perçu durant l'année.....	\$48,965 94
On a perçu depuis le 1er juillet 1896.....	434 21
	<hr/>
	\$49,400 15

La somme totale des droits perçus est la suivante :—

Droits de 1895-96.....	\$48,965 94	
“ 1894-95.....	738 29	
“ 1880.....	419 10	\$50,123 33

Le montant total des droits qu'il restait à percevoir au 30 juin dernier se compose comme suit :—

Arrérages accumulés antérieurement au 1er juillet 1889, alors que le service de la perception a été transféré à ce ministère...		\$56,805 65
Droits de 1889-90.....	\$6,903 05	
“ 1890-91.....	28 42	
“ 1893-94.....	379 80	
“ 1895-96.....	434 21	7,745 48

Total..... \$64,551 13

De laquelle somme on a perçu..... 434 21

Laissant une somme non perçue à cette date, de..... \$64,116 92

A l'exception de \$28.42 tout ce montant devrait être retranché, vu qu'il ne peut être perçu.

J'attirerai l'attention sur le fait que depuis que le service de la perception a été transféré à ce ministère, le 1er juillet 1889, du montant des droits accrus dans le district d'Ottawa, après en avoir déduit la somme de \$6,903.05 pour droits sur l'estacade des Chaudières et qui n'auraient pas dû être chargés, savoir, \$434,652.05, une somme de \$28.42 seulement n'a pas été perçue.

Ci-joints les tableaux dont on a fait mention ci-dessus :—

N° 1. Tableau des droits devenus dus antérieurement au 1er juillet 1889 et non encore soldés au 30 septembre 1896.

N° 2. Tableau des droits dus depuis le 1er juillet 1889 et non perçus le 30 septembre 1896.

N° 3. Tableau des droits de glissoires dus à Québec le 30 juin 1889 et non encore soldés au 30 septembre 1896.

N° 4. Tableau du nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé sur les travaux du district Ottawa durant l'exercice clos le 30 juin 1896.

N° 5. Tableau des droits provenant de chacun des travaux et des glissoires, durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

DISTRICT SAINT-MAURICE.

Le revenu pour 1895-96 a atteint le montant satisfaisant de \$21,358.74, entièrement perçu dans le cours de l'exercice. Ce montant est le plus considérable que nous ayons retiré des travaux de cet endroit depuis leur construction.

Les arrérages non payés à l'époque où j'ai pris charge du district sont les mêmes que ceux mentionnés dans mon rapport de l'année dernière, savoir : \$14,481.49, lesquels devraient être biffés.

Le tableau n° 6 contient tous les détails au sujet de ces arrérages.

DISTRICT DU SAGUENAY.

L'on n'a, encore cette année, retiré aucun revenu sur les travaux de cet endroit. Ces travaux ont été abandonnés en vertu d'un arrêté en conseil en date du 5 février 1896.

Travaux Publics.

DISTRICT DE NEWCASTLE.

Le tableau n° 7, ci-annexé, montre qu'il reste à percevoir encore \$6,058.34, dont une somme de \$3,521.19 devrait être retranchée. Quant à la balance de \$2,537.15, une proposition de règlement est maintenant devant le ministère.

Sommaire des montants perçus aux glissoires et estacades :

Du district d'Ottawa.....	\$50,123.33
“ Saint-Maurice.....	21,358.74
Total.....	\$71,482.07

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

A part les exportations à la Grande-Bretagne, la production du bois scié, si nous en retranchons le bois carré et le bois flacheux, a été, cette année, la moins considérable que nous ayons eue jusqu'à présent. La perspective pour la prochaine saison est cependant brillante, vu que la quantité de bois carré sera deux fois plus considérable que celle de l'année dernière, et qu'il n'y aura pas une bien grande diminution dans la production des billots de sciage.

BASSINS DE RADOUB.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Le revenu pour l'année a été de \$8,835.80, soit \$5,159.80 de moins que pour l'année 1894-95. Pour plus amples détails, voir le tableau n° 8 ci-annexé. On y voit que le bassin n'a été occupé que 65 jours contre 114 jours en 1894-95. On y voit aussi qu'il a été occupé par le vapeur *Campana* et par le dragueur du gouvernement *Challenge*, depuis le 26 novembre 1895 jusqu'au 28 avril 1896.

Le tonnage des vaisseaux a été de 14,835 tonneaux en 1894-95 et de 16,106 tonneaux en 1895-96.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

La somme totale des droits perçus en 1895-96 a été de \$3,954.78 contre \$2,450.33 en 1894-95.

Comme on s'est aperçu que le tarif tel que réduit en avril 1895, ne rapporterait pas un revenu suffisant pour rencontrer les frais d'entretien, il a été décidé de revenir à l'ancien tarif à partir du 11 avril 1896 ; les taux chargés depuis cette date étant comme suit : l'entrée, sur les vaisseaux de 100 à 500 tonneaux, sera de 20c. par tonneau et de 10c. par tonneau pour tout tonnage au-dessus de 500 tonneaux, et 10c. par tonneau pour chaque jour subséquent. Dans aucun cas le montant chargé ne devra être moindre de \$20 par jour. Le résultat de ce changement a été que depuis l'ouverture de la navigation au 30 juin 1896, le revenu a été de \$1,538.49 contre \$1,175.33 durant la même période en 1895.

On verra par le tableau n° 9, ci-joint, que le tonnage des vaisseaux qui ont effectué leur entrée dans le bassin durant l'année, a été de 25,063.60 contre 10,493½ en 1894-95.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Le revenu a été de \$10,221.68, soit \$3,883.43 de plus qu'en 1894-95.

Le tonnage des vaisseaux entrés dans le bassin a été de 26,731 tonneaux contre 21,573 tonneaux durant l'année précédente.

Durant l'année, comme on le verra dans le tableau n° 10, ci-joint, le bassin a été occupé par des vaisseaux du gouvernement britannique pendant 76 jours. En outre

l'un d'eux a occupé le bassin pendant 39 jours avant le 30 juin 1895. Suivant convention, ces vaisseaux n'ont payé que les frais encourus pour l'entrée et la sortie du bassin.

ECLUSES.

ÉCLUSE DE LA RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Le revenu provenant de cette source a été pour le dernier exercice, de \$230.35, soit \$173.97 moindre qu' durant l'année précédente.

RIVIÈRE YAMASKA.

Le revenu provenant de ces travaux a été de \$284.40, soit \$73.38 de moins que pour l'année 1894-95.

Il est bon de remarquer que, à cause de la hauteur des eaux dans la rivière Yamaska, le printemps dernier, le premier bateau effectua le passage de l'écluse 10 jours plus tard que l'année précédente.

En résumé, la somme totale perçue à tous les travaux sous ma direction se compose comme suit :—

Des glissoires et estacades	\$71,482.07
Des bassins de radoub	23,011.85
Des écluses	514.85
Total	<u>\$95,008.65</u>

Je dois, en terminant, remercier tous les officiers avec lesquels j'ai eu des rapports officiels durant le cours de l'année, pour leur courtoisie et pour s'être si bien conformés aux instructions qui leur ont été données.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDWARD T. SMITH,

Percepteur du revenu des travaux publics.

Travaux Publics.

N° 1.—**État des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa dus antérieurement au 1^{er} juillet 1889, qui restaient à percevoir le 30 juin 1896, et n'étaient pas perçus le 30 septembre 1896.**

Débiteurs.	Dettes manuvales et douteuses.		Droits d'estacades, des Chaudières, en suspens.		Autres droits de glissoires et d'estacades, en litige.		Total des droits dus le 30 sept. 1896.		Année de l'échéance.		Observations.
	§	c.	§	c.	§	c.	§	c.			
John et Wm. McLean.....	53	14							1873.....	Insolvable.	
James Yuill.....	9	29							1876.....	Surcharge.	
John Rowan.....	342	50							1872 et 1873.....	Insolvable.	
Lemieux et Charette.....	21	30							1873.....	do	
Bailion et Lapiere.....	148	10							1873 et 1874.....	do	
Mosgrove et McHarry.....	261	42							1873 et 1874.....	do	
W. C. Wells.....	600	90							1874 et 1875.....	do	
Duffresne et McGarity.....	528	80							1874 et 1875.....	do	
Walton Smith.....	171	46							1871 à 1874.....	do	
A. H. Baldwin.....	3,507	92							1861, 1862, 1864, 1869, 1875 à 1878.....	do	
L'hon. James Skead.....	9,807	65							1875 à 1877.....	do	
Batson et Currier.....	5,558	70							1876.....	do	
A. F. A. Knight.....	546	30							1877.....	do	
James Walker.....	11	25							1879 à 1881.....	do	
R. Campbell et Fils.....	1,558	50							1886.....	do	
James G. Bryson.....	73	50							1882.....	do	
Costello Brothers.....	90	62							1888.....	do	
N. E. Cormier.....	428	34							1882 et 1883.....	do	
I. et B. Grier.....	76	84							1881 à 1884.....	do	
R. et W. Conroy.....	95	42							1881 à 1885.....	do	
A. et P. White.....	101	00							1881 à 1888.....	do	
J. R. Booth.....	9,871	83							1881 à 1884.....	do	
Perley et Pattee.....	8,889	95							1881 à 1885.....	do	
The Bronsons & Weston Lumber Co.....	8,180	79							1886.....	do	
Pierce et Cie.....	462	18							1886 et 1887.....	do	
G. A. Grier et Cie.....	1,060	59							1881 à 1885.....	do	
Succes. de feu Levi Young.....	1,461	20							1881 à 1888.....	do	
Wm. Mason.....	413	85							1884.....	do	
Gilmour et Cie.....	406	27							1881 à 1883.....	do	
John Rochester.....	258	88								do	

Surcharge.
mentionnée dans le rapport S—38 pour mars 1886.

do
\$398.88 contre récl. pour dqm. causés par la rupt. de l'est. de Coulonge.

Droits d'estac. des Chaudières.— Ces personnes prétendent qu'elles ont entretenu ces travaux complètement à leurs frais depuis 1881.

N° 1.—ÉTAT des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa dus antérieurement au 1^{er} juillet 1889, qui restaient à percevoir le 30 juin 1896, et n'étaient pas perçus le 30 septembre 1896.—*Vin.*

Débiteurs.	Dettes manuvaisées et douteuses.		Droits d'estacades, des Chaudières, en suspens.		Autres droits de glissoires et d'estacades, en litige.		Total des droits dus le 30 septembre 1896.		Année de l'échéance.	Observations.
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.		
J. et G. Bryson .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	252	20	1886	Contre-réclam. pour dom. causés par la rupt. de l'est de Conlonge. Surcharge.
B. Caldwell et Fils.....	4	33	.....	.....	.....	.....	4	33	1887	
	23,997	28	31,005	54	651	08	55,653	90		

EDWARD T. SMITH,

Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 23 novembre 1896.

N° 2.—TABLEAU des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa, dus depuis le 1^{er} juillet 1889, et non perçus le 30 septembre 1896.

NOM.	Années où les droits étaient dus.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.	Droits ordinaires.	Total à percevoir.	Observations.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	
J. R. Booth.....	1889-90	2,561 69		2,561 69	La question des droits d'est. des Chaudières a été soumise au conseil et renvoyée à la com. du trésor. Ces sommes doivent être bifflées. Procédures judiciaires prises pour la perception de cette somme. Somme retenue par M. Booth en règlement d'un compte qui lui est dû, mais que l'auditeur général refuse de payer parce que d'après les livres, M. Booth serait endetté envers le gouvernement.
The Bronsons & Weston Lumber Co.....	1889-90	2,056 96		2,056 96	
Perley et Pattee.....	1889-90	1,203 26		1,203 26	
William Mason et Fils.....	1889-90	167 66		167 66	
Pierce et Cie.....	1889-90	913 48		913 48	
Alex. Fraser, compte de Thos. Stephens.....	1890-91		28 42	28 42	
J. R. Booth.....	1892-93		379 80	379 80	
Alex. Fraser.....	1895.		17 63	17 63	
William Mason et Fils (payé le 21 oct. 1896.)	1895.		166 58	166 58	
William Mason et Fils (payé le 19 oct. 1896.)	1895.		166 58	166 58	
		6,903 05	592 43	7,495 48	

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 23 novembre 1896.

N° 3.—ÉTAT des droits de glissoires dus, dans la région de l'Ottawa, pour la somme desquels des effets ont été transmis à Québec pour perception.

Nom.	Depuis 1860.	Depuis 1861.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.
L'hon. James Skead.....	245 00	210 00	455 00
James Mair.....		696 75	696 75
	245 00	906 75	1,151 75

Ces sommes n'ont pas été perçues vu que les intéressés réclamaient des dommages pour pertes causées par la rupture de l'estacade de Madawaska en 1860.

On n'est arrivé à une décision au sujet de leur réclamation que le 2 août 1869, et le 5 du même mois MM. Skead et Mair ont reçu avis que le ministère ne pouvait reconnaître leurs réclamations.

Cette décision n'a jamais été communiquée, que je sache, au percepteur des droits de glissoires; conséquemment les 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,

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, *Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.*
OTTAWA, 23 novembre 1896.

N° 4.—TABLEAU indiquant le nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé par les glissoires et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Bois carré.....	15,124 pièces..
Billots.....	4,116,705 do
Billes à bardeaux.....	8,598 do
Bois d'estacade.....	142,623 do
Traverses de chemin de fer.....	88,813 do
Poteaux de clôtures.....	32,914 do
Cèdres.....	19,934 do
Total.....	4,424,711 do
Aussi 8,239½ cordes de bois du pulpe.	

Le revenu provenant du bois sus-mencionné a été de \$49,328.04.

EDWARD T. SMITH,

Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1896.

Travaux Publics.

N° 5.—TABLEAU démontrant les revenus provenant de la rivière Ottawa et de ses tributaires, pour l'année fiscale terminée le 30 juin 1896.

Nom de la rivière, etc.	Total.
	\$ c.
Rivière Ottawa.....	4,648 02
Chenaux.....	8,480 84
Rivière Petewawa.....	13,345 71
do Madawaska.....	8,666 18
do Coulonge.....	4,542 89
do Dumoine.....	653 54
Rivière Noire.....	2,302 25
do Gatineau.....	6,708 61
Total.....	49,328 04

Le revenu provenant de ces travaux a été de quarante-neuf mille trois cent vingt-huit piastres et quatre centins.

EDWARD T. SMITH,
 MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, *Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.*
 OTTAWA, 30 septembre 1896.

N° 6.—ETAT des droits de glissoires et d'estacades, rivière Saint-Maurice, dus le 30 juin 1896 et non perçus à la date du 30 septembre 1896.

Nom.	Année où les droits étaient dus.	Somme.	Total.	Observations.
		\$ c.	\$ c.	
George Baptist, Fils et Cie..	1878	469 95		Ils ont des contre-réclamations pour dommages causés aux billots, vu qu'on n'a pas étendu les estacades assez tôt au printemps de 1878 pour empêcher les billots de passer par les chutes.
do do ..	1879	2,110 62		
do do ..	1880	1,696 18		
do do ..	1881	293 69		
do do ..	1882	165 80		
do do ..	1884	118 50		
do do ..	1888	4 28	4,859 02	
Ross, Ritchie et Cie.	1878	3,072 84		Ces réclamations ont été soumises au commissaire spécial, M. McDougall, subséquemment juge, lequel, après avoir entendu la preuve des deux côtés, a recommandé que les réclamations des intéressés fussent admises.
do	1883	2,175 68		
do	1884	28 96		
do	1886	1 62		
do	1887	4 38	5,281 48	
Alexander Baptist.	1879	2,116 96	
William Ritchie et Cie.	1888	779 24		Sur cette somme, on prétend qu'il y a une surcharge de \$754.20.
do	1889	332 11		
do	1886	.....	1,111 35
Ritchie, Frères.....	1886	413 43		Cette somme se compose de surcharges en 1886 et 1887 de \$842.76, et d'une somme de \$205.38 payée en 1884.
do	1887	634 71	1,048 14	
G. B. Hall	1890	49 34	Insolvable.
T. E. Normand.....	1890	14 28	Prétend que ce reliquat est une surcharge.
Trefflé Biron	1891	0 92	Le coût de la perception dépasserait ce montant.
			14,481 49	

EDWARD T. SMITH,
 MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, *Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.*
 OTTAWA, 23 novembre 1896.

N° 7—ÉTAT des droits de glissoires et d'estacades pour les travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, dus le 30 juin 1896 et non perçus à la date du 30 septembre 1896.

Nom.	Année où les droits étaient dus.	Montant.	Observations.
		\$ c.	
T. 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	
La succession George Hilliard.....	1882 et 1886.....	354 15	
Greene et Ellis.....	1881 et 1883, 1885, 1888 et 1889.....	157 01	
Irwin et Boyd.....	1881.....	59 79	Insolvable.
Thomson et McArthur.....	1880.....	52 78	do
A. W. Parkin.....	1884, 1885, 1888, 1890 et 1891.....	65 92	
La succession Dixon.....	1883.....	137 50	
Jabez Thurston.....	1882.....	12 50	Insolvable.
Alfred McDonald.....	1888.....	40 80	
John Parkin.....	1889.....	13 00	
McDougall et Ludgate.....	1879.....	65 07	Insolvable.
Bigelow et Trounce.....	1882 et 1885.....	216 21	do
R. et G. Strickland.....	1882, 1883, 1885, 1886 et 1837.....	215 08	do
Gilmour et Cie.....	1893.....	690 58	Réclamat. contestée; référée au ministère de la justice.
The Rathbun Co.....	1893.....	1,846 57	do do
		6,058 34	

La somme due par la Compagnie Rathbun était en réalité de \$2,222.89 en 1893, mais elle se trouve réduite à \$1,846.57 en portant à son crédit la somme de \$366.32 payée en 1899 à compte des arrérages. Ce dernier montant aurait été, suivant le jugement rendu dans la cause de *Boyd vs la Reine*, illégalement perçu.

EDWARD T. SMITH,

Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 23 novembre 1896.

Travaux Publics.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

N° 8.—TABLEAU des droits et autres recettes perçus dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1896.

Nom du navire entré au bassin.	Tonnage.	Temps passé au bassin.		Droits d'occupation	Autres droits.	Total.
		Du	Au			
		1895.	1895.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
"Turret Cape"	1,827	15 juillet....	20 juillet....	761 08	8 00	769 08
"Canada"	2,000	6 août.....	16 août.....	1,250 00	.....	1,250 00
"Brizilian"	3,804	3 nov.....	14 nov.....	1,786 88	5 00	1,791 88
"Canada"	2,479	16 do	24 do	1,196 64	10 00	1,206 64
"Campana"	1,288	Tout l'hiver.		1,000 00	13 20	1,013 20
		1896.	1896.			
"Turret Cape"	1,827	4 juin	30 juin.....	2,487 59	17 00	2,504 59
"Repton"	2,881	Droit d'entrée		200 00	.....	200 00
"Challenge" .....	.....	Tout l'hiver.		100 00	.....	100 00
	10,106			8,782 19	53 20	8,835 39

EDWARD T. SMITH,

Percepteur du revenu des travaux publics

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 30 septembre, 1896.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

N° 9.—TABLEAU des droits et autres recettes perçus dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1896.

NOM DU NAVIRE ENTRÉ AU BASSIN.	Tonnage.	TEMPS PASSÉ AU BASSIN.		Droits d'occupation.	Autres droits.	Total.
		Du	Au			
		1895.	1895.			
Barge "Nebraska".....	387	8 juillet....	8 juillet....	38 70		38 70
Yacht "Cleopatra".....	104 ⁴¹	9 do	10 do	20 00		20 00
Remorqueur "Rigaud".....	46 ⁵⁴	12 do	13 do	20 00		20 00
Vapeur "America".....	553 ⁰³	16 do	17 do	72 65		72 65
Barge "Detroit".....	350	17 do	18 do	35 00		35 00
Barge "Montreal".....	337	19 do	20 do	33 70		33 70
Remorqueur "Petrel".....	345 ⁷⁶	22 do	23 do	34 58		34 58
Barge "Acadia".....	374					
Remorqueur "Bronson".....	70					
	444	25 do	26 do	44 40		44 40
Barge "Kildonan".....	522 ⁷⁸	8 août....	10 août....	69 43		69 43
Remorqueur "Walker".....	138 ⁵⁸	12 do	12 do	20 00	5 00	25 00
Barge "Albina".....	180	12 do	13 do	20 00		20 00
Barge "Dorchester".....	375					
Remorqueur "Bronson".....	70					
	445	19 do	20 do	44 50		44 50
Vapeur "Spartan".....	1,168 ⁹²	23 do	24 do	83 47		83 47
Barge "Nebraska".....	387	24 do	24 do	38 70		38 70
Remorqueur "Reginald".....	186 ⁵⁶	26 do	27 do	20 00	13 00	33 00
Vapeur "Princess Louise".....	114 ⁵⁸	29 do	30 do	20 00		20 00
Remorqueur "Thompson".....	185 ⁵					
Barge "Union".....	303					
	488 ⁵	2 sept....	2 sept....	48 85		48 85
Remorqueur "Petrel".....	11 ¹⁶	4 do	5 do	20 00		20 00
Barge "Iowa".....	365					
Barge "Coal Heaver".....	143					
	508	6 do	7 do	50 40		50 40
Vapeur "Owen Sound".....	731 ⁷⁷	9 do	13 do	138 45		138 45
Barge "Montreal".....	337	13 do	14 do	33 70		33 70
Vapeur "Tecumseh".....	839 ⁰⁷	16 do	17 do	66 98		66 98
Barge "Duluth".....	337	21 do	21 do	33 70		33 70
Goëlette "S. H. Dunn".....	483 ⁷⁸					
Cargaison (minerais).....	700					
	1,183 ⁷⁵	23 do	26 do	167 05		167 05
Barge "Toledo".....	363	26 do	27 do	36 30		36 30
Remorqueur "Thompson".....	185 ⁵	14 oct....	14 oct....	20 00		20 00
Vapeur "Myles".....	1210 ⁰³					
Cargaison.....	100					
	1,310 ⁰³	18 do	19 do	90 53		90 53
Vapeur Glengary.....	438	21 do	21 do	43 80		43 80
Vapeur "Cuba".....	931 ¹³					
Fret.....	86					
	1,017 ¹³	2 nov....	3 nov....	75 86	2 00	77 86
Barge "Bella".....	454	4 do	5 do	61 29		61 29
Barge "Jennie".....	461 ⁰⁸	5 do	6 do	46 11		46 11
Remorqueur "Walker".....	138 ⁵⁸	20 do	21 do	40 00	9 50	49 50
Barge "Chicago".....	350	3 déc....	4 déc....	35 00		35 00
Barge "Toronto".....	385					
Remorqueur Walker.....	138 ⁵⁸					
	473 ⁵⁸	4 do	5 do	47 36		47 36
Barge "Regina".....	440 ⁰⁰					
Remorqueur "J. Hall".....	29					
	469 ⁰⁰	5 do	7 do	79 83		79 83
Remorqueur "Thompson".....	185 ⁰⁰					
Remorqueur "J. Hall".....	29					
	214 ⁵	9 do	10 do	21 45		21 45
Vapeur "Myles".....	1,210 ⁰³	13 do	Hivernage,	droit d'en- trée.	15 00	100 00
Vapeur "Myles".....		13 do	15 avril, '96				600 00
Dragueur "Nipissing (Gouv.).....		Hivernage--	Aucun frais,	par ordre.		

Travaux Publics.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON—*Suite.*

N° 9.—TABLEAU des droits et autres recettes perçus dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1896.

NOM DU NAVIRE ENTRÉ AU BASSIN.	Tonnage.	TEMPS PASSÉ AU BASSIN.		Droits d'occupation.	Autres droits.	Total.
		Du	Au			
		1896.	1896.			
				\$ c.	\$ c.	\$ c.
Vapeur "Islander".....	118 ⁰¹	18 avril.....	18 avril.....	23 73		23 73
Vapeur "America".....	553 ⁰²	20 do.....	21 do.....	105 31		105 31
Vapeur "North King".....	872 ⁰²	21 do.....	22 do.....	137 30		137 30
Remorqueur "Glide".....	36					
Remorqueur "Walker".....	138 ⁵⁸					
Barge "Acadia".....	374	22 do.....	23 do.....	34 92		34 92
Barge "McCarthy".....	254					
Elévateur "Ceres".....	252	24 do.....	25 do.....	112 80		112 80
Barge "Union".....	303					
Barge "Cornwall".....	585 ⁰⁶	27 do.....	30 do.....	222 05		222 05
Remorqueur "Jessie Hall".....	29					
Barge "Minnie Francis".....	614 ⁰⁶	1 mai.....	2 mai.....	154 55	10 50	15 05
Vapeur "G. H. Morley".....	97 ⁸⁸	7 do.....	8 do.....	20 00		20 00
Barge à vapeur "Seguin".....	1,045 ⁷⁹	8 do.....	9 do.....	154 58		154 58
Barge "Senator".....	818 ⁰⁷	11 do.....	11 do.....	131 81		131 81
Barge "McCarthy".....	309	16 do.....	16 do.....	61 80		61 80
Remorqueur "Petrel".....	254	18 do.....	18 do.....	50 80		50 80
Vapeur "Seguin".....	345 ⁷⁶	27 do.....	28 do.....	69 16		69 16
Vapeur "America".....	818 ⁰⁷	2 juin.....	2 juin.....	131 81	5 00	136 81
Payé en plus.....	623 ⁵⁸	3 do.....	3 do.....	112 36		112 36
						0 01
	25,063 ⁰⁰			3,894 77	66 00	3,954 78

EDWARD T. SMITH,

Percepteur du revenu des travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1896.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

N° 10.—TABLEAU des droits et autres recettes perçus dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1896.

NOM DU NAVIRE ENTRÉ AU BASSIN.	Tonnage.	TEMPS PASSÉ AU BASSIN.		Droits d'occupation.	Autres droits.	Total.
		Du	Au			
		1895.		\$ c.	\$ c.	\$ c.
Vapeur de S.M. "Hyacinth".....	1,420	23 mai.....	20 juillet....	Frais d'expl.		1,906 17
do de S.M. "Wild Swan".....	1,130	22 juillet....	26 do	do		209 85
do "Warrimoo".....	3,335	12 août.....	19 août.....	1,042 00	49 20	1,091 20
do de S.M. "Nymphe".....	1,140	25 sept.....	28 sept.....	Frais d'expl.		199 94
do "Strait of Sunda".....	2,992	30 do	3 oct.....	600 00	9 00	609 00
do S.M. "Pheasant".....	755	11 nov.....	20 nov.....	Frais d'expl.		407 67
do "Quadra".....	573	23 do	23 do			
do "Mathilda".....	3,480	25 do	27 do	509 60	10 20	519 80
do "Quadra".....	573	12 déc.....	2 janv.....	1,201 65	1 20	1,202 85
		1896.				
Vapeur de S.M. "Satellite".....	1,420	3 janv.....	29 do	Frais d'expl.		1,151 69
do "Hanghow".....	3,594	1er fév.....	3 fév.....	624 00		624 00
do de S.M. "Comus".....	2,380	9 mars.....	11 mars.....	Frais d'expl.		225 27
do "Transit".....	1,334	4 avril.....	4 avril.....	350 00		350 00
Navire "Kilbrannan".....	1,635	13 do	23 do	1,389 50		1,389 50
Vapeur de S.M. "Icaries".....	970	3 juin.....	9 juin.....	Frais d'expl.		332 34
	26,731					
Fourni 4,000 gallons d'eau au navire "Kilbrannan".....						2 40
						\$10,221 68

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1896.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des travaux publics.

ANNEXE N° 5.

LISTE DE QUELQUES-UNS DES ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS A LA SESSION DE 1896.

ET QUI SE RAPPORTENT AU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

OU AUX

TRAVAUX SOUS SON CONTRÔLE.

Travaux Publics.

LISTE de quelques-uns des actes publics du parlement du Canada, passés à la sixième session du septième parlement, prorogé le 23 avril 1896, et qui se rapportent au ministère des travaux publics ou aux travaux sous son contrôle. (59 Victoria).

Sujet.	Titre entier du statut.	Chapitre.	Page du statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour l'exercice financier expirant le 30 juin 1896, et fins pour lesquelles elles sont accordées.	Acte accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public, pour les exercices expirant le 30 juin 1896, et le 30 juin 1897, et pour d'autres objets liés au service public.	1	3
Autorité pour emprunt d'une somme de \$1,000,000.00 pour des travaux de construction et d'amélioration dans le havre de Montréal.	Acte concernant les commissaires du havre de Montréal.	10	40
Concernant la responsabilité des entrepreneurs envers les ouvriers, etc., etc.	Acte concernant la responsabilité de Sa Majesté et des compagnies publiques en rapport avec la main-d'œuvre dans les travaux publics.	5	27

N.B.—Tarif que l'*Upper Ottawa Improvement Company* se propose de mettre en force durant la saison de 1896.—Arrêté du conseil passé le 18 février 1896. Page LXX.

J. A. CHASSÉ,
Commiss en loi

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 novembre 1896.

ANNEXE N^o 6

ÉTATS.

- 1.—CONTRATS ADJUGÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
DU 30 JUIN 1895 AU 30 JUIN 1896.
- 2.—PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX
PUBLICS, DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1896.
- 3.—PROPRIÉTÉS AFFERMÉES PAR ET AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1896.

Travaux Publics.

CONTRATS ADJUGÉS, PROPRIÉTÉS ACHETÉES ET VENDUES.

OTTAWA, 30 novembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'inclure les états suivants, demandés pour insertion dans le rapport annuel de 1895-96.

N° 1.—Etat des contrats adjugés par le ministère durant l'exercice terminé le 30 juin dernier.

N° 2.—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère durant la même période.

N° 3.—Etat des propriétés affermées au et par le ministère durant la même période.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. A. CHASSÉ.

Commis en loi.

M^r E. F. E. ROY,

Secrétaire, ministère des travaux publics,

Ottawa.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics du Canada, du 30 juin 1895 au 30 juin 1896.

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
EDIFICES PUBLICS.			\$ c.
<i>Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des ministères.</i>			
Edifices du parlement et des ministères—Fourniture de la houille.....	J. W. McRae.....	8 juill. 1895..	11,106 58
Edifices du parlement et des ministères—Enlèvement de la neige.....	W. H. Cuddie et Cie..	19 nov. 1895..	415 00
Edifices du parlement et des ministères—Fourniture de la glace.....	Ottawa Ice Co..	10 mars 1896..	Pour saison. 350 00
Terrasses du parlement—Trottoir en asphalte et en mastic de Seyssel.....	Bellhouse, Dillon et Cie	16 juin 1896..	Prix régulier
Edifices publics—(Edifices du parlement exceptés—Régulateurs à gaz.....	“The Citizens Gas Control Co. (Lt'd)”. Alexander Hunter.....	12 juin 1896.. 19 nov. 1895..	do 288 00
Rideau Hall—Enlèvement de la neige..... do Fourniture de la glace.....	J. O. Charlebois.....	19 mars 1896..	p. morc. 04½

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>			\$ c.
<i>Nouvelle-Ecosse.</i>			
Amherst, hôtel des postes—Fourniture de la houille.	The Cumberland Ry. & Coal Co.	5 août 1895..	186 00
Annapolis do do	The Canada Coal & Ry. Co. (Limitée)...	30 juill. 1895..	142 88
Antigonish do do	R. L. McLean.....	1 août 1895..	77 42
Arichat do do	James Kenna.....	3 do 1895..	23 20
do hôtel de la douane	Burchell, Frères.....	12 do 1895..	24 00
do banque d'épargnes	do	12 do 1895..	20 00
Baddeck, hôtel des postes	do	12 do 1895..	97 50
Dartmouth do do	Intercolonial Coal Mining Co. (Limitée)...	17 do 1895..	76 96
Halifax do do	do do	17 do 1895..	57 68
do édifices publics	Acadia Coal Co. (Ltée).	3 do 1895..	686 80
do entrepôt de vérification	do do	3 do 1895..	174 79
do construction d'une salle d'exercices.....	John E. Askwith.....	8 juill. 1895..	195,000 00
do construction d'une bâtisse des immigrants.....	Rhodes, Curry et Cie. (Limitée).....	24 janv. 1896..	14,390 00
Lunenburg, hôtel des postes—Fourniture de la houille.	James Kenna.....	3 août 1895..	216 84
New-Glasgow do do	Acadia Coal Co. (Ltée).	3 do 1895..	129 15
Sydney-Nord do do	Burchell Frères.....	12 do 1895..	137 50
Pictou, édifices publics	James Kenna.....	12 do 1895..	161 28
do hôtel des postes—Const. d'un appareil de chauff.	Frank Powers.....	29 fév. 1896..	655 00
Sydney do Fourniture de la houille.....	Fred. Routledge.....	7 août 1895..	212 00
do édifices publics—Eclairage par électricité.....	"Sydney Gas & Electric Light Co. (Ltd)"	5 do 1895..	16½c. par 1,000 w. h.
Truro, hôtel des postes—Fourniture de la houille.....	The Canada Coal & Ry. Co. (Limitée)...	30 juill. 1895..	140 29
Windsor do do	do do	30 do 1895..	153 08
Yarmouth do do	do do	30 do 1895..	162 50
<i>Ile du Prince-Edouard.</i>			
Charlottetown, édifice public—Fourn. de la houille...	C. Lyons et Cie.	1 août 1895..	354 65
Montague, hôtel des postes do	George Wightman....	6 do 1895..	44 76
Summerside do do	Burchell Frères.....	12 do 1895..	34 94
<i>Nouveau-Brunswick.</i>			
Bathurst, hôtel des postes—Fourniture de la houille...	James S. McGivern...	31 juill. 1895..	266 60
Carleton do do	do	31 do 1895..	32 97
Chatham do do	Chas. Powell.....	13 août 1895..	313 76
Dalhousie do do	do	13 do 1895..	204 19
Fredericton do do	James S. McGivern...	31 juill. 1895..	225 97
Moncton do do	The Canada Coal and Ry. Co. Lt.	30 do 1895..	195 21
New-Castle do do	James S. McGivern...	31 do 1895..	257 20
do do do	Robert R. Call.....	31 do 1895..	257 20
Portland do do	Robert B. Humphrey..	31 do 1895..	28 97
Saint-Jean do do	do	31 do 1895..	440 39
do banque d'épargnes do	do	31 do 1895..	151 97
do hôtel de la douane	do	31 do 1895..	1,114 23
do do	R. P. et W. F. Starr..	1 août 1895..	18 51
do banque d'épargnes	do	1 do 1895..	23 42
St. Stephens, hôtel des postes.....	A. J. Teed.....	30 juill. 1895..	114 00
Sussex do	James S. McGivern...	31 do 1895..	148 50
Tracadie lazaret—Appareil de chauffage.....	David Ouimet.....	22 oct. 1895..	4,188 00
Woodstock, hôtel des postes—Fourniture de la houille.	James S. McGivern...	31 juill. 1895..	171 83
<i>Québec.</i>			
Aylmer hôtel des postes—Fourn. de la houille...	John Wm. McRae ...	8 août 1895..	130 00
Coaticook do do	W. C. Webster et Fils.	31 juill. 1895..	189 00
Fraserville do do	Nap. Dion.....	7 août 1895..	288 00
Hull do do	John Wm. McRae....	8 do 1895..	153 13

Travaux Publics.

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
ÉDIFICES PUBLICS—Suite.			
<i>Québec—Fin.</i>			
Joliette	hôtel des postes—Fournit. de la houille.	J. O. Labrecque, Cousineau, et Cie.	187 47
Lachine	do do	Bridge Co. Coal Committee	70 83
Laprairie	do do	Jacques Bourdon	73 50
Montréal	do do	Pat. McCrory	688 20
do	hôtel de la douane	do	561 19
do	hôtel des postes	Evans, Frères	15 06
do	hôtel du revenu de l'int.	do	190 38
do	entrepôt de vérification	J. O. Labrecque, Cousineau et Cie	1,489 95
do	fourniture de 5,000 devants de boîtes à serrure	La Cie Chanteloup	3 fév. 1896.. p. boîte 1 50
Québec	édifices publics—Fourn. de la houille	Madden et Ellis	10 août 1895.. 2,492 38
Richmond	construction d'un hôtel des postes	Paquet et Godbout	6 nov. 1895.. 10,500 00
Saint-Henri	hôtel des postes—Fourn. de la houille	J. O. Labrecque, Cousineau et Cie	12 août 1895.. 50 09
Saint-Hyacinthe	do do	J. O. Labrecque, Cousineau et Cie	12 do 1895.. 166 17
Sait-Jérôme	do do	F. Robertson	12 do 1895.. 287 27
Saint-Jean	do do	Bissett et Donaghy	1er do 1895.. 132 00
Sherbrooke	do do	J. O. Labrecque, Cousineau et Cie	12 do 1895.. 252 55
Sorel	do do	Leclair et Lavallée	21 do 1895.. 171 60
Trois-Rivières	do do	Zéphirin Marchand	14 do 1895.. 157 50
do	do do	do	14 do 1895.. 336 00
Valleyfield	do do	J. H. Wilson	7 juill. 1895.. 40 25
Farnham-ouest	do do	J. O. Labrecque, Cousineau et Cie	12 août 1895.. 126 76
<i>Ontario.</i>			
Alexandria,	construction d'une école de réforme.	Joseph Bourque	17 mars 1896.. 95,000 00
Arnprior	do d'un édifice public.	Fortin et Gravelle	21 mai 1896.. 14,833 55
Almonte	hôtel des postes—Fourn. de la houille	Thos. White	1er août 1895.. 121 25
Amherstburg	do do	O. W. Shipman	14 do 1895.. 131 81
Barrie	do do	Johnston et Sargeant	29 juill. 1895.. 228 00
Belleville	do do	Cie Rathbun	29 do 1895.. 248 40
Berlin	do do	A. A. Pipe	14 août 1895.. 105 82
do	do do	Frank Frank	13 do 1895.. 14 98
Brampton	do do	R. J. McCallum	29 juill. 1895.. 116 25
Brantford	do do	Cie houillère Huffman-Gibson	30 do 1895.. 265 97
Brockville	do do	A. S. Ault	29 do 1895.. 288 75
Carleton Place	do do	Alexander Steele	30 do 1895.. 104 00
Chatham	do do	Cie houillère Huffman-Gibson	30 do 1895.. 128 95
Clifton	do do	Histrop et Thomas	31 do 1895.. 147 20
Cobourg	do do	Geo. Spence	31 do 1895.. 300 13
Cornwall	do do	Flock Frères	29 do 1895.. 220 00
Dundas	do do	W. Couper	7 sept. 1895.. 33 00
Galt	do do	Hogg et Brownlee	10 août 1895.. 125 20
Gananoque	do do	La Cie Rathbun	29 juill. 1895.. 71 10
do	de la douane	do	29 do 1895.. 124 60
Goderich	hôtel des postes	Cie houillère Huffman-Gibson	30 do 1895.. 156 18
Guelfh	do do	Frank Frank	13 août 1895.. 171 94
Hamilton	do do	Thos. Myles et Fils	11 sept. 1895.. 660 21
Kingston	do et de la douane	James Sawards	12 do 1895.. 306 13
Lindsay	do do	La Cie Rathbun	29 juill. 1895.. 120 83
London	do do	Hunt Frères	30 do 1895.. 856 21
Napanee	do do	La Cie Rathbun	29 do 1895.. 136 28
Orangeville	do do	Thos. Lynn	29 do 1895.. 90 88
Orillia	do do	La Cie Rathbun	29 do 1895.. 131 25

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
EDIFICES PUBLICS—<i>Suite.</i>			
<i>Ontario—Fin.</i>			
Orillia, édifice public—éclairage par électricité.	Corporation de la ville d'Orillia	25 juill. 1895..	Prix régul.
Ottawa, ferme expérimentale—Fourn. de la houille...	C. C. Rae et Cie	30 do 1895..	752 10
do édifice "Langevin," hôtel des postes, musées géologique et des pêcheries, Carré Cartier—enlèvement de la neige.	F. G. Guy	19 nov. 1895..	365 00
Pembroke, hôtel des postes—Fournit. de la houille....	Dunlop et Cie.	30 juill. 1895..	117 59
Peterborough do do	T. Fitzgerald	30 do 1895..	296 78
Petrolia do do	Cie houillère Huffman-Gibson	30 do 1895..	166 39
Port-Hope do do	Brown et Henning	30 do 1895..	225 25
Prescott do et douane do	Isaac W. Plumb	30 août 1895..	217 50
Sainte-Catherine do do	E. C. Rogers	30 juill. 1895..	133 52
Saint-Thomas do do	People's Coal Co.	22 août 1895..	261 00
Stratford do do	M. F. Goodwin	31 juill. 1895..	250 14
do édifice public—additions et changements à l'appareil de chauffage.	Purdy, Mansell et Mash-inter	2 oct. 1895..	319 00
Strathroy, hôtel des postes—Fourn. de la houille ...	Cie houillère Huffman-Gibson	30 juill. 1895..	131 28
Toronto édifices publics do	P. Burns et Cie.	31 août 1895..	1,399 89
Trenton, hôtel des postes do	Chas. Crowe	31 do 1895..	150 00
do édifice public—Éclairage par électricité.	Cie électrique de Trenton	28 mai 1896..	p.an. 200 00
Walkerton, hôtel des postes	S. W. Vogan	30 juill. 1895..	134 35
Windsor do	J. et T. Hurley	10 août 1895..	335 25
<i>Manitoba.</i>			
Brandon, hôtel des postes—Fournit. de la houille ...	John Hanbury	16 août 1895..	691 36
Portage-LaPrairie—Construction d'un hôtel des postes, de la douane et des bureaux du revenu de l'intérieur.	Viau et Lachance.	29 juill. 1895..	22,999 00
Winnipeg, hôtel des postes—Fourn. de la houille.	The Alberta Ry. & Coal Co.	21 sept. 1895..	2,556 25
do hôtel de la douane do	Harston, Windall et Cie	2 déc. 1895..	229 50
do bâtisse des émigrants do	do do	2 do 1895..	76 50
do bureaux des terres de la couronne et des affaires sauvages—Fourn. de la houille.	do do	2 do 1895..	151 05
do entrepôt de vérification	do do	2 do 1895..	153 00
<i>Territoires du Nord-Ouest :</i>			
Calgary, bâtisse des émigrants—Fourn. de la houille ..	A. B. Few et Cie.	9 oct. 1895..	28 48
do hôtel des postes do	do	9 do 1895..	388 62
do palais de justice do	do	9 do 1895..	329 41
do bureau d'enregistrement do	do	9 do 1895..	40 46
do do des trav. publics do	do	9 do 1895..	40 46
Edmonton, bureau des terres do	W. M. Humberstone	20 sept. 1895..	131 93
Indian-Head, ferme expérimentale do	Geo. Thompson	12 août 1895..	169 84
Lethbridge, édifice public—Éclairage par électricité.	The Lethbridge Water-works and Electric Light Co.	6 juill. 1895..	Sched. rates.
Mâchoire-de-l'Original, pal. de just.—Fourn. d. la houille	Paul Knight et McKinnon	6 août 1895..	144 85
Moosomin do do	do do	6 do 1895..	272 27
Régina do do	do do	6 do 1895..	630 80
do hôtel des postes do	do do	6 do 1895..	243 75
do bur. d'enreg. d. terres de la cour. do	do do	6 do 1895..	21 30
do casernes de la police à cheval du N.-O.—fondations en pierre sous une des bâtisses.	Wm. Henderson	28 do 1895..	3,500 00
Wolseley, palais de justice—Fournit. de la houille.	Paul Knight et McKinnon	6 do 1895..	193 65
<i>Colombie-Britannique.</i>			
New-Westminster—Construct. d'une salle d'exercices .	David Bain	13 do 1895..	6,889 00

Travaux Publics.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
HAVRES ET RIVIÈRES.			
<i>Nouvelle Ecosse.</i>			
Ross Ferry, Ile Boularderie—Construction d'un quai..	John McMillan	26 août 1895 ..	2,770 00
Seaside do ..	Hugh Henderson	6 mars 1896 ..	6,596 00
<i>Ile du Prince Edouard.</i>			
Souris—Construction d'une pile à l'extrémité extérieure du brise-lames	Heney et Smith	17 février 1896	27,950 00
<i>Nouveau-Brunswick.</i>			
Burnt Church—Construction d'un quai public	Lawrence Doyle	14 août 1895 ..	12,450 00
Gardner's-Creek—Construction d'un quai public	Thos. Brown Carson ..	1er juillet 1895	7,400 00
<i>Québec.</i>			
Philipsburg—Construction d'un quai ..	Olivier Lefebvre	29 do 1895	9,942 00
<i>Ontario.</i>			
Burlington (Chenal), Pont tournant—Construction de la maçonnerie	Geo. F. Webb	22 août 1895 ..	15,799 00
do Pont tournant, superstructure ..	Dominion Bridge Co., (Limitée)	28 janvier 1896	15,290 00
VAISSEAUX, DRAGUEURS ET MATÉRIEL.			
Dragueur "Prince Edward", nouvelle chaudière d'acier	McKinnon et McLean ..	23 do 1896	2,340 00
Remorqueur n° 1, chaudière tubulaire à retour	J. C. Weir et R. S. Weir	6 avril 1896 ..	4,695 00
Deux chalans d'acier à trémies	Carrier, Lainé et Cie ..	9 juin 1896 ..	21,336 00
SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE.			
Lillooet à Hat Creek, C.-B.—Construction d'une ligne télégraphique	Wm. H. Keatley	8 juillet 1895.	Prix régulier

J. A. CHASSÉ,
Commis en loi.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 novembre 1896.

N° 2.—ÉTAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des travaux publics, durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Date de l'achat.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fins.	Superficie.	Prix.
						\$ c.
1895.						
18 juillet.....	Ephrem Desilets.....	Sa Majesté	Ligne téléphonique, Shawenigan à Grandes Piles.....	Pour fins d'administr.....	.....	108 70
20 do.....	Elie Grenier.....	do	Droit de passage en rapport avec la ligne téléphonique de Shawenigan.....	do	.....	5 00
13 août.....	Geo. Fraser <i>et ux</i>	do	Lopin de terre à l'Île Boularderie.....	Droit de passage au débarrcadère.....	$\frac{1}{2}$ acre, plus ou moins.....	1 00
14 octobre ..	B. A. Scott ..	do	Pontons à l'entrée de la Grande Décharge, Lac Saint-Jean, Qué.....	Pour fins d'administr.....	.....	400 00
7 août.....	C. C. Smith et Cie.....	do	Quai, maison de pierre et approches, Magrog, Qué., lot n° 221 "A".....	do	.....	2,500 00
28 novembre	B. V. Stafford et Rudd..	do	Un emplacement avec bâtisse, faisant partie des lots n° 11 et 13 rue Saint-Jean, nord, Arnprior.....	Pour la construction d'un édifice public.....	4,150 pds c., plus ou moins.....	2,000 00
28 do	C. McLachlin <i>et ux</i>	do	Lot de terre avec bâtisse, faisant partie des lots n° 11 et 13 rue Saint-Jean, Nord Arnprior.....	do	2,350 pds c., plus ou moins.....	2,000 00
do	Jas. Keating <i>et ux</i>	do	Lot de terre et bâtisses, Pointe Edouard, N.-E.....	Pour fins publiques.....	$\frac{1}{10}$ d'un acre.....	175 00
7 décembre .	Chs. McKinnon <i>et ux</i>	do	Lopin de terre situé sur la rive nord, à l'entrée du havre de Picton, N.-E.....	Améliorations du havre.....	5 $\frac{1}{2}$ acres, plus ou moins.....	300 00
1896.						
21 mars.....	Moses Doucet <i>et ux</i>	do	Lots de terre n° 1, 2, 3, 4, Grand-Etang, N.-E.....	do	.....	100 00
24 do	David J. Barker <i>et ux</i>	do	Emplacement et bâtisse, formant partie du lot n° 265, Picton, Ont.....	Construction d'un édifice public.....	8,400 pds c.....	4,000 00
14 avril.....	Alex. J. McDonald <i>et ux</i> .	do	Lopin de terre à Seaside, rivage de la Baie Saint-George, N.-E.....	Construction d'un qual.....	1 $\frac{1}{10}$ d'un acre, plus ou moins.....	1 00

N° 3.—ÉVALUATION des propriétés louées au et par le ministère des travaux publics durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Date du Bail.	Baillieur.	Preneur.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable.
1895.						
8 juillet.	J. W. McRae.	Sa Majesté.	Ottawa, Bassin du Canal Rideau, hangar de bois.	Pour hangar, de la houille des. aux édif. publiques.	Un an	\$300 par année.
24 octobre	Sa Majesté.	Alfred Desjardins.	Lepin de terre à Longue Pointe Rouge, Réserve du Gouvernement, Rivière Ottawa.	Entreprise privée.	Sous bon plaisir.	\$ 1 do
24 do	do	Edmonton District Telephone Co'y.	Une ligne téléphonique entre Edmonton et Saint-Albert, une distance d'environ 9 milles.	do	do	\$ 1 do
30 déc.	do	L. C. Archibald.	Anse McNair, N.-E., partie du lopin ouest, sur le rivage de la Baie Saint-Georges.	Man. de con. de homards.	30 ans	\$ 16 do
1896.						
7 février.	do	Narcisse Blais.	Rivière Saint-Charles, Québec, permission de construire un pont temporaire.	Entreprise privée.	Sous bon plaisir.	\$ 1 do
24 mars.	R. T. Wilson.	Sa Majesté.	Dundas, Ont., rez-de-chaussée du "Elgin House."	Pour bureaux des postes, douanes et rev. de l'int.	10 ans.	\$ 5 do

J. A. CHASSÉ,
Commiss en loi.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 novembre 1896.

Travaux Publics.

ANNEXE N^o 7.

NOMS DES ADMINISTRATEURS

DU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

AVEC LA DATE DE LEUR NOMINATION, ETC.,

DE

1841 à 1896.

Travaux Publics.

NOMS DES PRINCIPAUX OFFICIERS.

ANNEXE N° 7.—Noms et date de la nomination, etc., des administrateurs du ministère des travaux publics, de 1841 à 1896.

Noms.	Charge ou emploi.	Date de la nomination.	
		De	A
<i>Sous l'empire de l'acte 4-5 Vic., chap. 38.</i>			
CORPORATION DU CONSEIL DES TRAVAUX.			
Killaly, l'hon. H. H.	Président		
Daly, l'hon. D.	Membres	29 déc. 1841.	3 oct. 1844.
Harrison, S. B.			
Davidson, J., écr.			
Begly, Thomas A.	Secrétaire	17 août 1841.	
Keefer, Samuel.	Ingénieur en chef.	17 do 1841.	
Rubidge, F. B.	Architecte et ingénieur en chef-adjoint	15 déc. 1841.	
NOUVEAU CONSEIL DES TRAVAUX.			
Killaly, l'hon. H. H.	Président		
Daly, l'hon. D.	Membres	5 oct. 1844.	8 juin 1846.
Draper, l'hon. W. H.			
Morris, l'hon. W.			
Papineau, l'hon. D. B.			
<i>Sous l'empire de l'acte 9e Vic., chap. 37, etc.</i>			
Robinson, l'hon. W. B.	Commissaire en chef	4 juillet 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 février 1851.	27 oct. 1851.
Young, l'hon. John	do	28 oct. 1851.	22 sept. 1852.
Chabot, l'hon. J.	do	23 sept. 1852.	26 janv. 1855.
Lemieux, l'hon. F.	do	27 janv. 1855.	25 nov. 1857.
Alley, l'hon. C.	do	28 nov. 1857.	1 août 1858.
Holton, l'hon. L. H.	do	2 août 1885.	6 do 1858.
Sicotte, l'hon. L. V.	do	6 do 1858.	10 janv. 1859.
Rose, l'hon. John	do	15 janv. 1859.	12 juin 1861.
Cauchon, l'hon. Jos.	Commissaire	15 juin 1861.	23 mai 1862.
Tessier, l'hon. U. J.	do	24 mai 1863.	27 do 1863.
Drummond, l'hon. L. T.	do	28 do 1863.	23 juillet 1863.
Laframboise, l'hon. M.	do	23 juillet 1863.	29 mars 1864.
Chapais, J. C.	do	30 mars 1864.	30 juin 1867.
Casgrain, l'hon. Cha. Eus.	Second commissaire	1 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.	Sous-commissaire	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 juillet 1890.
<i>Sous l'autorité de l'acte 31 Vic., chap. 12.</i>			
McDougall, l'hon. Wm.	Ministre	1er juillet 1867.	— oct. 1869.
Langevin, C. B., l'hon. Hector L.	do	8 déc. 1869.	5 nov. 1873.
Mackenzie, l'hon. Alexander	do	7 nov. 1873.	16 oct. 1878.
Tupper, C.B., K.C.M.G., sir Charles.	do	17 oct. 1878.	20 mai 1879.
Langevin, C.B., K.C.M.G., sir Hector L.	do	20 mai 1879.	8 sept. 1891.

ANNEXE N° 7.—Noms et date de la nomination, etc., des administrateurs du ministère des travaux publics, de 1841 à 1896—*Fin.*

Noms.	Charge ou emploi.	Date de la nomination	
		De	Au
<i>Sous l'autorité de l'acte 31 Vic., chap. 12.</i>			
Smith, l'hon. Frank	Ministre intérimaire.	14 août 1891.	11 janvier 1892.
Ouimet, l'hon. Joseph Aldric.	Ministre	11 janv. 1892.	30 avril 1896.
Desjardins, l'hon. Alphonse.	do	1 mai 1896.	12 juillet 1896.
Tarte, l'hon. J. Israël.	do	13 juillet 1896.	
Trudeau, Toussaint	Sous-ministre	1 juillet 1868.	1 oct. 1879.
Baillairgé, G. F.	do	4 oct. 1879.	1er janv. 1891.
Gobeil, A.	do	1er janv. 1891.	
Chapleau, S.	Secrétaire	4 oct. 1879.	4 nov. 1880.
Ennis, F. H.	do	4 nov. 1880.	11 janv. 1885.
Gobeil, A.	do	23 janv. 1885.	18 déc. 1890.
Roy, E. F. E.	do	1er janv. 1891.	
McPherson, D. A.	Secrétaire-adjoint.	18 déc. 1890.	11 avril 1893.
Desroches, Charles Rodolphe.	do	8 janv. 1896.	
Perley, H. F.	Ingénieur en chef	25 nov. 1880.	21 oct. 1891.
Baillairgé, G. F.	Ingénieur en chef-adjoint	5 juillet 1871.	4 do 1879.
Coste, Louis	Ingénieur en chef.	26 do 1892.	
Scott, Thos. S.	Architecte en chef	7 fév. 1872.	4 nov. 1881.
Fuller, Thomas.	do	31 oct. 1881.	

ANNEXE 8.

ÉTAT DU PERSONNEL

EMPLOYÉ SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES DU CANADA

LE 30 JUIN 1896

AVEC LES

DATES DE NOMINATIONS, APPOINTEMENTS, ETC.

EMPLOYÉS OFFICIELS DES GLISSEOIRES ET ESTACADES.

ÉTAT indiquant les noms, dates de nomination, salaires, etc., des personnes employées aux différents glissoires et estacades, 30 juin 1896.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Salaires.	Observations.
<i>Percep. des droits sur les glissoires et estacades.</i>						
E. T. Smith	26 nov. 1846.	Percepteur.	Ottawa.	1er juil. 1889.	\$ c. 1,075 60 par année.	Date de la première nomination au bureau des terres de la couronne, Ottawa, le 23 juin 1864. Commis au département du revenu de l'intérieur, du 1er juillet 1870 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile, le 5 janvier 1892, avec rang de commis de 1re classe.
James Slater.	30 avril 1847.	Sous-percepteur.	do	14 nov. 1889.	1,000 00 do	Date de la première nomination au bureau des terres de la couronne, Ottawa, le 23 juin 1877. Commis au département du revenu de l'intérieur, du 1er avril 1883 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile, le 5 janvier 1892, avec rang de commis de 3e classe.
James Steen.	17 juin 1830.	Batelier.	do	12 juil. 1889.	60 00 par mois.	Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 26 mai 1861. Compteur de bois à Ottawa, pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janvier 1884 au 30 juin 1889.
John Redmond.	2 août 1833.	do	do	12 do 1889.	60 00 do	Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 1er mai 1872. Sous-compteur de bois à Ottawa, pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janvier 1884 au 30 juin 1889.
<i>District du Saguenay.</i>						
Arthur Boulanger.	11 sept. 1854.	Surintendant.	Saguenay	19 mai 1881.	475 00 par année.	<i>Travaux du Saguenay.</i> —A part le surintendant, on emploie sur ces travaux 4 hommes pour faire les signaux, à 70 centins par jour chacun, durant la descente des billots par les glissoires, qui dure un ou deux mois. Les glissoires du district du Saguenay abandonnées sous autorités d'un A. C., daté du 5 fév. 1896, n° (168,740). A. Boulanger, surintendant, remercié de ses services le 1er nov. 1896. Voir A. C. du 12 oct. 1896 (n° 175,640).
Joseph Bédanger.	.....	Sous-surintendant.	do	1er oct. 1889.	30 00 par mois.	

206

Travaux Publics.

<i>District de St-Maurice.</i>						
Nap. Dagneau	.....	Payeur.	Trois-Rivières.	1er août 1886	50 00 par mois.	
Cyrac Lymburner	.....	Gardien de glissoires	Emb. du St-Maurice.	25 avril 1881	46 67 do	
Jos. Pagé	.....	Sous-gardien do	Cap-aux-Cornelles.	10 déc. 1879	60 00 do	
Louis Hamel	.....	Gardien de barrière	Emb. du St-Maurice.	1er juin 1892	30 00 do	
Gédon Brousseau	.....	Sous-gard. de gliss.	Shawenegan.	7 avril 1896	54 33 do	
Arch. Pellier.	.....	do	do et Grès	5 août 1885	33 33 do	
N. Lymburner	.....	Gardien d'estacades.	Grand-Mère.	1er juil. 1895	55 00 do	
Jos. Brousseau	.....	do	Grandes Piles.	1er juin 1892	55 00 do	
<i>District du Richéien.</i>						
Azarie Bienvenue.	.....	Maître d'estacades.	Station de Belœil.	1er janv. 1882	100 00 par année.	
<i>District de l'Qtawa.</i>						
G. P. Brophy	.....	Surinten ant	Ottawa	6 juil. 1878	2,500 00 do	<i>Travaux de la rivière Ottawa.</i> —En outre des employés précités, etc., on emploie aux diverses stations, durant la descente du bois, un contre-maître sur la glissoire à \$1.20 et un assistant-contre-maître à \$.25 par jour ; aussi de 25 à 30 hommes, de \$1 à \$1.40 par jour de travail.
D. Scott	.....	Comptable.	do	1er oct. 1884	1,500 00 do	Activement employé pendant 7 mois.
J. C. Scott	.....	Mesureur.	do	1er avril 1889	1 25 do	Activement employé environ 7 mois. Surveille les réparations en hiver.
J. Kent	.....	Commis	do	1er août 1886	3 25 par jour.	do
Wm. Cah	.....	Messageur.	do	1er janv. 1892	3 00 do	Employé environ 6 mois.
J. Middleton.	.....	Sous-gard. de gliss.	Carillon.	1er avril 1891	1 25 do	Surveille les réparations en hiver.
D. Noonan	.....	Maître d'estacades.	Catneau.	21 mars 1878	500 00 par année.	Employé environ 3 mois durant la navigation.
J. Soulière.	.....	Sous-gard. de gliss	Chaudière	..... 1878	1 50 par jour.	Employé 5 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
J. McDonell	.....	do	Hull.	..... 1878	2 50 par jour.	do
D. McFarlane.	.....	do	Chats.	27 mars 1877	1 25 do	do
John Harvey.	.....	Gardien de glissoires	Amprion	12 juil. 1882	480 00 par année.	do
Jos-ph McChea.	.....	Gardien d'estacades.	Springtown.	15 mai 1880	2 50 par jour.	do
Patrick Barry	.....	Sous-gard. de gliss.	Grandes Chutes.	10 mars 1888	300 00 par année.	do
Duncan McLaren.	.....	do	Portage-du-Fort	7 sept. 1881	1 50 par jour.	do
J. G. Poupore.	.....	do	Rivière Noire.	15 oct. 1889	465 25 par année.	do
James Steen Rowan.	.....	do	Bas de la Pétéwawa.	18 mars 1887	480 00 do	do
W. E. Biggs	.....	do	Haut de la Pétéwawa	.....	480 00 do	do
Wm. Thomson.	.....	Sous-gard. de gliss.	Mountain.	10 oct. 1879	2 00 par jour.	do
G. H. Brabazon	.....	do	Calumet.	1er avril 1894	1 25 do	do
E. Davis	.....	do	Coulouge.	1er avril 1894	360 00 par année.	do
H. R. Downey.	.....	do	Des Joachims.	1er juil. 1889	360 00 do	do
Hugh Grant.	.....	do	Dunnohe.	12 avril 1872	300 00 do	do
A. McEwen.	.....	do	Rocher Capitaime.	1er mai 1874	480 00 do	do
A. H. Johnson.	.....	do	Chenaux.	..... 1865	2 50 par jour.	do
G. T. Johnson	.....	do	do	..... 1872	1 75 do	do

207

ANNEXE N° 8.—ÉTAT indiquant les noms, etc., des personnes employées aux différentes glissoires et estacades.—Fin.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	A quel endroit.	Date de la nomination.	Salaire.	Observations.
<i>District de Newcastle.</i>						
R. B. Bogers	17 janv. 1857.	Surintendant.	Peterboro'	1er juill. 1884.	\$ c. 800 00 par année.	Reçoit \$800 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
G. H. Giroux	Commiss du surint.	do	1er juill. 1880.	400 00 do	do
Clement Armstrong	Gardien de glissoire.	Rapides Chisholm.	1er avril 1883.	200 00 do	\$250 p. année comme gard. d'écl. do C. et C.
Wm. McArthur	do	Chutes Fénélon.	1er juill. 1895.	100 00 do	Reçoit \$150 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
R. T. Hill	do	Buckhorn.	1er juill. 1891.	100 00 do	
Hamilton Johnston	do	Chutes Heeley	15 juill. 1893.	200 00 do	
John Dimwoodie	do	Lakefield.	20 juin 1893.	150 00 do	
<i>Chenal de Burlington.</i>						
<i>Pont tournant.</i>						
Wm. Omand	Gardien	Burlington.	19 sept. 1896.	600 00 do	Employé 9 mois.
A. McDonald	Aide gardien.	do	1er avril 1896.	1 25 par jour	do
Ch. Raspberry	do	do	19 sept. 1896.	1 25 do	do
Jos. Eustice	do	do	19 sept. 1896.	1 25 do	do
<i>District d'Yamaska.</i>						
A. Labbé	Gardien d'écluse	Yamaska	1er sept. 1885.	40 00 par mois.	
O. Mineau	do	do	1er sept. 1885.	40 00 do	
<i>Rivière du Lièvre.</i>						
Alex. MacCallum	Gardien d'écluse	Rivière du Lièvre	14 mai 1892.	40 00 do	
Simon Raymond	Journalier.	do	1er avril 1894.	35 00 do	

R. STECKEL.

ANNEXE N^o 9.

LISTE

DES

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

DES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA

LE 30 JUIN 1896

INDIQUANT

LA DATE DE LEUR NOMINATION, LEUR SALAIRE, ETC.

MÉCANICIENS ET GARDIENS, ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

ÉTAT indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, le 30 juin 1896.

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire total payé pendant l'année.
						\$ c.		\$ c.
Amherst.	Bureau de poste.	James Morrison.	2 mai 1824	Concierge	2 nov. 1886	33 33	12 mois	400 00
Antigonish.	Edifice public.	Angus McDonald	1820	do	5 fév. 1891	33 33	12 do	400 00
Annapolis.	Bur. de poste et domaine.	John McKay	26 ct. 1847	do	1er avril 1891	33 33	12 do	400 00
Baddeck.	Edifice public.	Alex. S. McDonald	11 déc. 1855	do	23 déc. 1886	16 67	12 do	200 00
Dartmouth	do	I. C. Henley	11 do 1846	do	22 mai 1894	20 83	12 do	250 00
do	do	Richard Pover	15 août 1834	Mécanicien.	1er oct. 1871	62 50	12 do	750 00
do	Edifice fédéral	John Pomeroy	21 do 1836	Chauffeur.	1er juillet 1892	50 00	9 do	450 00
do	do	J. F. Sullivan.	96 nov. 1848	Concierge.	1er juillet 1892	33 33	12 do	400 00
do	do	W. H. Gray	6 fév. 1834	Gardienn.	26 janv. 1897	41 67	12 do	468 00
do	Entrepôt de vérification.	Wm. Power	17 avril 1834	Chauffeur	26 janv. 1897	25 00	12 do	300 00
do	Station d'immigration.	John Oxley	3 nov. 1838	Concierge.	1er oct. 1889	25 00	12 do	300 00
Lunenburg.	Edifice public.	J. E. Hebb	17 déc. 1832	do	20 janv. 1890	33 33	12 do	400 00
New-Glasgow.	Bureau de poste.	Daniel McDonald	24 do 1847	do	20 déc. 1896	25 00	12 do	300 00
Sydney-Nord.	Edifice public.	Angus McEachran	25 déc. 1845	do	13 do 1890	33 33	12 do	400 00
Pictou.	Bur. de poste et domaine.	James Arbuckle.	do	do	do	33 33	12 do	400 00
Sydney-Sud.	do	N. H. McNeill.	do	do	do	33 33	12 do	400 00
Truro	do	do	do	do	do	33 33	12 do	400 00
Windsor	do	do	do	do	do	33 33	12 do	400 00
Yarmouth	Edifice public.	Aug. F. Parsons	3 mars 1846	do	22 sept. 1892	33 33	12 do	400 00
Charlottetown.	Edifice fédéral.	Robert Spears	15 sept. 1824	do	23 déc. 1886	33 33	12 do	400 00
do	do	Wm. J. Fraser	1er janv. 1836	do et chauff.	3 avril 1894	32 83	12 do	444 36
do	do	Geo. Walker	28 août 1826	Message.	19 janv. 1875	37 50	12 do	450 00
do	do	Wm. Byrne	15 janv. 1851	do	1875	37 50	12 do	450 00
do	do	Angus McKenzie.	12 mars 1856	Gardienn.	1er nov. 1896	33 33	12 do	400 00
do	Edifice public.	Martin Lambert.	12 nov. 1845	Concierge.	12 janv. 1887	13 33	12 do	160 00
Summerside	Edifice fédéral	James Brazill	1816	do	5 nov. 1885	33 33	12 do	400 00
Bathurst	Bureau de poste.	J. A. Mélançon	20 janv. 1825	do	13 avril 1887	33 33	12 do	400 00
Fraser-ville.	do	C. Johnston.	18 mai 1856	do	27 mars 1895	25 00	12 do	300 00
Hull.	do	James R. Reid	15 août 1823	do	1er oct. 1889	8 33	12 do	100 00
Joliette.	do	Wm. Gould.	1er janv. 1853	do	26 nov. 1890	33 33	12 do	400 00
Lachine.	do	Jas. Perkins.	4 oct. 1847	do	31 mai 1881	33 33	12 do	400 00
Laprairie	do	E. B. Hicks.	11 janv. 1832	do	11 janv. 1886	33 33	12 do	400 00
Montréal	do	do	do	do	do	33 33	12 do	400 00

Newcastle.	do	Patrick Keating	13 mars 1840	do	23 oct. 1886	33 33	12 do	400 00
St-Stephien.	do	Samuel Topping	2 avril 1839	do	25 mai 1887	33 33	12 do	400 00
Sussex.	do	Shepherd Dryden.	do	do	15 janv. 1897	33 33	12 do	400 00
Saint-Jean.	Donane	Noël J. Morrison.	25 juill. 1888	Mécanicien et con.	27 avril 1894	60 00	12 do	720 00
do	do	Christopher White	20 nov. 1894	do	9 nov. 1885	50 00	6 do	300 00
do	Bureau de poste.	Jas. A. Paul	1er août 1897	Concierge.	13 oct. 1893	41 67	12 do	500 00
do	do	James Wolfe	10 mars 1850	Mécanicien.	1er déc. 1893	35 00	12 do	600 00
do	do	Ed. Haney.	22 fév. 1849	Préposé à l'ascens.	27 nov. 1882	50 00	12 do	600 00
do	do	Wm. Kennedy	2 mai 1825	Concierge	1er fév. 1890	33 33	12 do	400 00
do	do	Miss M. G. Woods	do	do	1895	5 00	12 do	60 00
do	Edifice public.	Israël Baldwin	16 nov. 1839	do	29 avril 1889	33 33	12 do	400 00
do	Bureau de poste.	Z. Bencher	15 mai 1824	do	27 juin 1892	20 83	12 do	250 00
do	etc.	J. H. Kerr	13 avril 1847	do	12 juill. 1893	19 50	12 do	150 00
do	do	Chas. Guilbault	29 sept. 1826	do	15 fév. 1893	33 33	12 do	400 00
do	do	F. Chasse.	21 fév. 1831	do	22 oct. 1889	33 33	12 do	400 00
do	do	A. Thomas	8 août 1848	do	1894	4 16	12 do	50 00
do	Edifice fédéral	Thos. Ryan.	18 juin 1836	Mécanicien en chef	13 nov. 1882	100 00	12 do	1,200 00
do	Entrepôt de vérification.	M. Beyer	18 fév. 1848	Chauffeur.	4 mars 1882	50 00	12 do	600 00
do	do	F. Greene	21 mai 1868	do	1er janv. 1893	45 00	12 do	540 00
do	Bureau de poste	L. A. Thibault	28 janv. 1861	Mécanicien.	1er janv. 1885	60 00	12 do	720 00
do	do	Jos. Dumasac.	18 déc. 1867	Electricien.	1er juin 1895	60 00	12 do	720 00
do	do	Art. Forget.	2 fév. 1863	do etc.	7 janv. 1893	60 00	12 do	720 00
do	do	S. N. Nickle	25 juill. 1867	Préposé à l'ascens.	15 déc. 1893	50 00	12 do	600 00
do	do	C. Vadebonceur	26 déc. 1871	do	15 do 1893	50 00	12 do	600 00
do	Revenu de l'intérieur.	Louis St. Jean	17 mai 1842	Concierge W. C.	1er mars 1894	50 00	12 do	600 00
do	Donane.	C. Daudelin	6 do 1849	Chauffeur.	1er déc. 1892	50 00	12 do	600 00
do	do	E. Lajeunesse.	18 juin 1843	do	1892	50 00	12 do	600 00
do	entrepôt de vér.	Wm. Kennedy	20 nov. 1861	do	1892	50 00	12 do	600 00
do	Salle d'exerc. et d'armes.	D. P. Kennedy	17 sept. 1832	Mécanicien.	1er déc. 1892	50 00	12 do	600 00
do	Entrepôt de vérification.	Thos. P. McLaughlin.	25 août 1871	do	1897	75 00	12 do	900 00
do	Bur. des insp.-mes.de bois	James O'Neill.	15 do 1861	do	26 août 1894	45 00	12 do	540 00
do	Donane	John R. Mountain	1er nov. 1848	do	10 nov. 1888	45 00	12 do	540 00
do	Bureau de poste.	A. Blouin	do	Concierge.	1er mai 1896	58 33	12 do	700 00
do	do	F. J. Cooper	do	do	15 do 1895	45 00	12 do	540 00
do	do	Thos. Rawson	do	do	12 déc. 1884	33 33	12 do	400 00
do	do	P. St. Michel	do	do	22 sept. 1886	33 33	12 do	400 00
do	do	A. C. A. Bissonnette.	do	do	4 mars 1895	33 33	12 do	400 00
do	Edifice public.	F. X. Tétrand.	8 nov. 1846	Chauffeur.	5 août 1893	16 66	12 do	200 00
do	Bureau de poste.	Mrs. J. Forrant.	27 oct. 1814	Concierge	30 mai 1888	16 66	12 do	200 00
do	do	Wm. Comper.	20 mai 1820	Gardienn.	28 déc. 1881	15 00	12 do	180 00
do	Edifice public	Ph. Gravel.	3 juin 1828	Concierge.	1er fév. 1891	25 00	12 do	300 00
do	Donane.	Jos. Carboneau.	24 do 1828	do	27 juill. 1883	33 33	12 do	400 00
do	Bureau de poste.	John Lovegrove.	19 déc. 1836	do	5 nov. 1885	33 33	12 do	400 00
do	do	Wm. Moulton	23 mars 1830	do	1891	33 33	12 do	400 00
do	do	W. H. Moore.	do	do	8 do 1896	33 33	12 do	400 00
do	do	John Squire.	24 avril 1842	do	1884	50 00	12 do	600 00

État indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, etc.—Suite.

Localités.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Position.	Date de la nomination.	Saluaire par mois.	Durée du service.	Saluaire total payé pendant l'année.
						\$ c.	mois.	\$ c.
Barrie.	Bureau de poste.	R. D. Hill.	1er nov.	Concierge.	26 juin 1896	33 33	12	400 00
Belleville.	do	J. P. Reeves.	27 do	do	17 oct. 1883	50 00	12	600 00
Bevin.	do	A. E. Lyons.	14 août 1850	do	1er oct. 1895	33 33	12	400 00
Brantford.	do	James McBride.	5 oct.	do	29 janv. 1881	33 33	12	400 00
Carleton Place.	do	Jas. F. Halpenney.	17 avril 1858	do	31 mai 1892	25 00	12	300 00
Chapman.	do	Henry Dunn.	25 mai 1841	Mécanicien.	29 sept. 1884	16 66	12	200 00
do	do	W. W. Mitchell.	25 do	Concierge.	7 janv. 1885	20 83	12	250 00
do	do	Thos. Murray.	1er do 1843	do	7 mars 1895	33 33	12	400 00
do	do	G. A. Gibson.	29 do 1861	do	3 sept. 1891	4 16	12	50 00
do	do	H. J. Payne.	31 janv. 1854	do	24 avril 1890	33 33	12	400 00
do	do	Wm. Kilgour.	3 mars 1857	do	23 sept. 1886	33 33	12	400 00
do	do	Robert Fitzhain.	30 mai 1834	do	29 oct. 1889	33 33	12	400 00
do	do	Thos. P. Richardson.	25 fév. 1834	do	1er mai 1889	33 33	12	400 00
do	do	Lewis Elliot.	8 avril 1832	do	2 juillet 1890	33 33	12	400 00
do	do	Alfred Barnard.	97 déc. 1847	do et méca.	10 déc. 1894	50 00	12	600 00
do	do	John Wigglesworth.	17 août 1861	Chauffeur.	1er oct. 1896	40 00	6	240 00
do	do	Thos. Nicholson.	17 déc. 1837	Mécanicien.	2 mars 1887	50 00	12	600 00
do	do	Wm. J. Harris.	12 sept. 1841	Chauffeur.	12 déc. 1889	45 00	8	360 00
do	Salle d'exercices.	William Johnston.	20 mai 1842	Mécanicien.	31 mai 1881	65 00	12	780 00
do	Collège militaire.	M. Madden.	22 déc.	Chauffeur.	12 oct. 1878	50 00	12	600 00
do	do	M. Mulken.	4 sept.	Chauffeur.	18 sept. 1888	50 00	12	600 00
do	Douane.	Wm. Greer.	12 oct.	Concierge	16 mars 1884	33 33	12	400 00
do	Bureau de poste.	John Price.	6 do	Mécanicien.	14 janv. 1884	50 00	12	600 00
do	do	et douane	28 janv. 1853	Concierge.	16 nov. 1889	33 33	12	400 00
do	do	John Hearn.	28 janv. 1853	do	22 juin 1889	33 33	12	400 00
do	do	do	29 mars 1854	do	15 janv. 1897	33 33	12	400 00
do	do	Wm. J. Sheppard.	29 mai 1836	do	15 sept. 1886	33 33	12	400 00
do	do	John Wilkins.	29 mai 1836	do	24 nov. 1893	29 16	12	350 00
do	do	S. Baskerville.	1er août 1842	do	8 juin 1887	41 66	12	500 00
do	do	John Irwin.	17 mai 1853	do	1er juill. 1894	30 33	12	400 00
do	do	Chs. McRitchie.	29 mars 1846	do	11 juill. 1888	30 33	12	400 00
do	do	Wm. Armstrong.	9 se. k.	do	17 nov. 1885	33 33	12	400 00
do	do	Levi Reynolds.	15 fév.	do	17 sept. 1893	25 00	12	300 00
do	do	John Whitehead.	15 avril 1839	do	11 sept. 1893	25 00	12	300 00
do	Edifice public.	Samuel Hamilton.	4 juin 1834	do	29 oct. 1890	33 33	12	400 00
do	do	do	do	do	do	do	do	do

Travaux Publics.

Localités.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Position.	Date de la nomination.	Saluaire par mois.	Durée du service.	Saluaire total payé pendant l'année.
						\$ c.	mois.	\$ c.
Prescott.	Bureau de poste.	Rufus C. Henderson	6 avril 1827	do	28 déc. 1890	33 33	12	400 00
Stratford.	Bureau de poste, etc.	J. H. Roberts.	1er mai 1847	Mécanicien.	7 février 1884	50 00	12	600 00
Sainte-Catherine.	do	Wm. Bryson.	4 février 1843	Concierge	9 août 1883	33 33	12	400 00
Saint-Thomas.	do	Jas. Russell.	15 sept. 1832	do	4 sept. 1885	33 33	12	400 00
Strathroy.	Edifice public.	Wm. J. Johnston.	12 mai 1840	do	25 oct. 1890	33 33	12	400 00
Smith's Falls.	do	R. W. Lewis.	19 août 1863	do	8 janv. 1896	25 00	12	300 00
Toronto.	Edifices fédéraux.	Wm. Bell.	9 sept.	Chauffeur, méca.	30 sept. 1893	100 00	12	1,200 00
do	Edifice du revenu de l'int.	C. H. Baillie.	22 sept.	do	1891	50 00	12	600 00
do	Douane.	Fred. Faragher.	16 oct.	Chauffeur.	13 janv. 1891	50 00	12	600 00
do	Entrepôt de vérification.	Jas. Cosgrove.	10 fév.	do	1874	65 00	12	780 00
do	do	Edt. Appleton.	26 sept.	Mécanicien.	23 sept. 1886	55 00	12	660 00
do	do	Alex. Dey.	27 sept.	Prep. à l'ascenseur	1er déc. 1887	50 00	12	600 00
do	do	Wm. Cheney.	19 déc.	do	1887	50 00	12	600 00
do	do	W. J. Sloan.	5 juillet 1851	do	1888	50 00	12	600 00
do	do	Jas. Richardson.	23 février 1855	do	1888	46 50	12	558 00
do	Bureau de poste.	John Coulter.	28 juillet 1846	Gardien.	14 oct. 1896	45 00	8	360 00
do	do	John Graham.	do	Chauffeur.	16 oct. 1896	45 00	6	270 00
do	do	Geo. Letray.	do	do	1er nov. 1896	45 00	12	540 00
do	do	Richard Eyre.	11 oct. 1849	do	do	45 00	12	540 00
do	do	Wm. Townley.	25 février 1856	do	31 déc. 1895	45 00	12	540 00
Trenton.	Edifice public.	David Allan.	13 mai 1844	Concierge	31 août 1889	33 33	12	400 00
Windsor.	Bureau de poste.	F. Parker.	6 août 1833	Mécanicien.	3 oct. 1888	50 00	12	600 00
do	do	W. Curtis.	6 mars 1844	Concierge.	9 nov. 1880	33 33	12	401 00
do	Edifice public.	Andrew McLean.	24 nov.	do	20 juillet 1891	33 33	12	400 00
do	do	John Fawcett.	11 mai 1857	do	18 août 1890	40 00	12	480 00
do	Bureau de poste.	J. R. Alexander.	19 août 1852	Mécanicien	1er juin 1888	70 00	12	840 00
do	do	Patrick Dillon.	17 mars 1849	Chauffeur	1er janv. 1889	45 00	6	270 00
do	do	Jos. Conroy.	10 mai 1843	Prépos. à l'ascens.	16 mars 1875	45 00	12	540 00
do	do	Jos. Gagner.	11 avril 1853	Gardien.	7 juin 1892	45 00	12	540 00
do	Edifice public.	G. L. Fraser.	20 oct. 1831	do	7 août 1894	45 00	12	540 00
do	Palais de justice.	E. N. Brown.	8 mars 1845	do	24 janv. 1891	45 00	12	540 00
do	Bur. des terres et d'enreg.	Robert Sage.	7 juillet 1849	do	21 juin 1894	33 33	12	400 00
do	Palais de justice et douane.	A. G. Hamilton.	15 oct. 1848	do	20 août 1891	35 00	12	420 00
do	Palais de justice.	George D. Northgraves.	14 mai 1858	Concierge	31 janv. 1891	45 00	12	540 00
do	Bur. des terres et prison.	Geo. Chasé.	20 mai 1855	do	25 août 1893	33 33	12	400 00
do	Bur. des terres et d'enreg.	W. J. White.	53 jan. 1869	do	13 déc. 1895	33 33	12	400 00
do	Palais de justice et douane.	John Ryan.	21 juillet 1827	do	1er nov. 1893	14 58	12	175 00
do	do	John Ryan.	24 juin 1827	do	1er août 1889	45 00	12	540 00
do	do	L. Rankin.	24 mars 1840	Chauffeur	20 oct. 1896	45 00	12	540 00
do	do	Chas. Taylor.	8 août 1845	do	20 oct. 1896	45 00	12	540 00
do	do	Ralph Johnson.	11 juin 1844	Concierge	11 janv. 1892	50 00	12	600 00
do	Bureau de poste.	John McMurphy.	4 nov. 1822	do	1er oct. 1884	50 00	12	600 00
do	do	John McMurphy.	12 août 1812	do	1er juill. 1894	50 00	12	600 00
do	Edifice public.	W. H. Bailey.	6 mai 1865	do	25 août 1893	33 33	12	400 00
do	do	Atwell King.	1843	do	do	do	do	do

Travaux Publics.

ANNEXE N^o 10.

T A B L E A U

INDIQUANT

LES NOMS, LES DATES DE LA NOMINATION, LES SALAIRES, ETC.,

DES

EMPLOYÉS

AUX DIVERS

BASSINS DE RADOUB

AU 30 JUIN 1896.

EMPLOYÉS AUX BASSINS DE RADOUB.

État indiquant les noms, les dates de la nomination, les salaires, etc, des employés aux divers bassins de radoub, 30 juin 1896.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination	Salaire.	Observations.
<i>Bassin de radoub d'Esquimalt, Col. Britannique.</i>						
John Devereux		Surintendant	Esquimalt	17 sept. 1887	\$166 66 par mois	
A. C. Muir		Ingénieur	do	1er avril 1887	100 00 do	
J. W. Muir		Sous-ingénieur	do	11 janv. 1892	80 00 do	
A. D. Greeves		Charpentier	do	1er déc. 1887	80 00 do	
F. M. Jones		Chauffeur	do	do	60 00 do	
E. Williams		do	do	do	60 00 do	
John Stack		Gardien	do	do	50 00 do	
<i>Bassin de radoub de Lévis.</i>						
Ulric Valiquette	30 juin 1856	Surintendant	Lévis	13 avril 1891	1,800 00 par année	Allocation annuelle de \$200 pour le loyer de maison. Première nomination, 9 mai 1873.
Wm. Macdougall		Ingén.-mécanicien	do	1er juin 1888	75 00 par mois	
Napoléon Lemelin		Sous-ing.-mécanic.	do	1er do 1888	45 00 do	
Narcisse Lemelin		Chauffeur	do	1er do 1888	32 00 do	
Théodore Chabot		Concierge et gardien	do	9 avril 1891	45 00 do	
<i>Bassin de radoub de Kingston.</i>						
James Wilson		Surintendant	Kingston	2 juillet 1892	1,400 00 par année	
Robert McLeod		1er mécanicien	do	1er do 1892	75 00 par mois	
Wm. Geaghean		Chauffeur	do	1er do 1892	45 00 do	
C. Staley		Gardien	do	1er do 1892	45 00 do	

Travaux Publics.

ANNEXE N^o II.

ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES DATES

DE LA CLÔTURE ET DE L'OUVERTURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA

SUR LES BORDS DE LA MER, DU FLEUVE ET DU GOLFE SAINT-
LAURENT ET DES GRANDS LACS.

Travaux Publics.

OTTAWA, 31 août 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, pour insertion dans le rapport annuel de ce ministère, un état indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation aux différents ports du Canada, en 1895-96.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

M. McRAE.

M. E. F. E. ROY,
Secrétaire,
Ministère des travaux publics.

OUVERTURE ET CLÔTURE DE LA NAVIGATION.

DATES de la clôture de la navigation aux ports ci-après mentionnés, au Canada, en 1895 et 1896.

Ports.	Provinces.	Localité.	Date de la clôture en 1895-96.	Date de l'ouverture en 1896.	Observations.
Arichat, C.-E.	Nouvelle-Ecosse.	Ile Madame.	10 fév.	1896 10 mars.	
Bathurst.	N.-Brunswick.	Baie des Chateaux.	25 nov.	1895 28 avril.	
Belleville.	Ontario.	Lac Ontario.	1er déc.	1895 20 do	
Campbellton.	N.-Brunswick.	Baie des Chateaux.	23 nov.	1895 1er mai.	
Charlottetown.	Ile du P.-E.	Golfe Saint-Laurent.	7 janv.	1896 12 avril.	
Collingwood.	Ontario.	Baie Georgienne, Lac Huron.	5 déc.	1895 20 do	
Caspey.	Québec.	Golfe Saint-Laurent.	6 janv.	1896 9 mai.	
Georgetown.	Ile du P.-E.	do	25 janv.	1896 2 avril.	Le steamer <i>Stanley</i> fit ses voyages de Picton assez régulièrement pendant l'hiver.
Goderich.	Ontario.	Lac Huron.	23 nov.	1895 13 do	Ce port n'est jamais fermé.
Halifax.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique.	26 nov.	1895 9 do	Ouv. tout l'hiv. Les vais. ont chargé du charbon pendant tous l. m. d'hiv. La glace s'est formée dans le havre le 6 décembre 1895.
Kingston.	Ontario.	Lac Ontario.	2 janv.	1896 14 do	N'a pas eu de glace en dérive pendant l'hiver et le printemps.
Louisbourg, C.-E.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique.	25 nov.	1895 28 avril.	La navigation n'a presque pas été entravée cet hiver par la glace.
Montreal.	Québec.	Fleuve Saint-Laurent.	31 déc.	1895 15 do	Des vaisseaux sont entrés et sortis tous les mois de l'hiver. Un gros steamer allant en Europe s'y est arrêté le 23 mars pendant du charbon.
Rustico-Nord.	Ile du P.-E.	Golfe Saint-Laurent.	12 do	1895 15 do	Pouvons dire que nous n'avons pas eu de glace en dérive ce printemps.
Sydney-Nord, C.-E.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique.	10 do	1895 29 mars.	Dates de la dernière arrivée en 1895 et du premier départ en 1896.
Owen-Sound.	Ontario.	Baie Georgienne, Lac Huron.	28 déc.	1895 20 avril.	Premier vaisseau parti le 6 avril 1896.
Percé.	Québec.	Golfe Saint-Laurent.	1er janv.	1896 15 do	Le dernier steamer partit pour Duluth, Minn., le 5 décembre 1895.
Pictou.	Nouvelle-Ecosse.	do	6 janv.	1895 6 do	Les bateaux-passagers ont fait le service jusqu'au 19 février.
Port-Arthur.	Ontario.	Lac Supérieur.	20 déc.	1895 27 do	
Port-Dover.	do	do	12 do	1895 3 do	
Port-Hope.	do	do	18 do	1895 15 do	
Port-Stanley.	do	do	10 do	1895 29 mars.	Le lac et le havre ont été libres de glace à diverses époques de l'hiver. Il ne s'est pas formé de glace près épaisse sur le lac ici.
Québec.	Québec.	Fleuve Saint-Laurent.	2 do	1895 27 do	Le dernier steamer de fret a quitté le port le 28 nov. Le prem. navire océanique est arr. le 27 avril. Le prem. nav. arr. de la Malbaie le 1er avril. L'hiver a été doux. La glace ne s'est pas formée aussi de bonne heure que d'hab. La glace ne cause jamais d'obstruction à la navigation dans ce port.
Sainte-Anne.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique.	1er fév.	1896 do	Le canal fut ouvert le 4 mai. Le rivère entre St-Jean et le lac Champlain fut libre de glace le 8 avril.
Saint-Jean.	N.-Brunswick.	Baie de Fundy.	2 do	1895 8 avril.	
Saint-Jean.	Québec.	Rivière Richelieu.	2 do	1895 8 avril.	
Saint-Pierre, C.-E.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique.	13 fév.	1896 30 mars.	St. Peter's Inlet, le bout du canal près Lac Bras-d'Or a été fermé pendant environ 24 mois.
Sarnia.	Ontario.	Lac Huron.	12 déc.	1895 3 avril.	Sur la rivière Saint-Clair.
Sault-Sainte-Marie.	do	Lac Supérieur.	11 do	1895 18 do	
Shediac.	N.-Brunswick.	Golfe Saint-Laurent.	10 do	1895 25 do	Le havre a été libre de glace deux semaines avant la première arrivée.
Sorel.	Québec.	Rivière Richelieu.	30 nov.	1895 20 do	Les vents de l'est tinrent l'entrée bloquée par la glace.
Sydney, C.-E.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique.	23 janv.	1896 28 mars.	Des vaisseaux chargèrent de charbon le 20 janvier.
Tadoussac.	Québec.	Rivière Saint-Laurent.	25 nov.	1895 5 avril.	Dates de dernier départ pour la mer et de la première arrivée : 15 nov. et 15 mai. Le <i>Gabriel Boultin</i> trav. à la Riv.-du-Loup le 5 avril.
Trois-Rivières.	do	do	23 nov.	1895 28 do	
Toronto.	Ontario.	Lac Ontario.	9 déc.	1895 28 mars.	
Warton.	do	Baie Georgienne, Lac Huron.	25 do	1895 16 avril.	Les traversiers de la cité et du chemin de fer ont fait le service tous les jours pendant l'hiver dernier.
Windsor.	do	Rivière Détroit.	5 do	1895 25 mars.	
Winnipeg.	Manitoba.	Lac Winnipeg.	25 nov.	1895 26 avril.	

Travaux Publics.

ANNEXE N^o 12.

RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1896

Travaux Publics.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 13 août 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, sous ce pli, un relevé des lignes télégraphiques et câbles de l'Etat indiquant leur longueur, la date de leur construction, le nombre de bureaux établis et la moyenne des affaires de chaque bureau ; aussi le rapport qui suit sur le service télégraphique pour les douze mois terminés le 30 juin 1896 avec liste des bureaux, du personnel, etc., dans les divers districts. Pour faciliter le travail de référence une annexe supplémentaire est incluse, indiquant le tarif des dépêches sur les différentes lignes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. H. KEELEY,

Surintendant général.

M. E. F. E. ROY,

Secrétaire, ministère des travaux publics,

Ottawa.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT, 1896.

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	LONGUEUR.			Nombre de bureaux	Moyenne annuelle des messages envoyés.
			Lignes de terre	Câbles.	Total.*		
			Milles.	Nœuds.			
Terreneuve	Port-au-Basque—Cap-Ray	1883	14		14	2	
Nouv.-Ecosse	Sydney-Nord — Meat-Cove (avec lignes de cointure)	1880-95	156 $\frac{1}{4}$				
do	A travers le chenal Bras d'Or	1880		$\frac{3}{4}$	157 $\frac{1}{4}$	13	5,700
do	do havre de Ste-Anne	1887		$\frac{1}{4}$			
do	do do d'Ingonish	1887		$\frac{1}{4}$			
do	Meat Cove—Ile Saint-Paul	1890		20	23	2	50
do	Sur l'île Saint-Paul	1890	3				
do	Mabou—Chéticamp	1887	63		63	7	2,000
do	Barrington—Cap-Sable	1883	16				
do	A travers le chenal Bear-Point	1883		1 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{3}{4}$	3	450
do	do do du phare	1883		$\frac{1}{4}$			
N.-Brunswick	Chatham—Escuminac	1885	42		42	5	750
do	<i>Réseau de Baie de Fundy :</i>						
do	Eastport—Campobello	1880		1 $\frac{3}{4}$	44 $\frac{1}{4}$	8	600
do	Sur la terre ferme d'Eastport	1880	$\frac{1}{2}$				
do	Sur l'île Campobello	1880	7 $\frac{1}{2}$				
do	Campobello—Grand-Manan	1880		7 $\frac{1}{4}$			
do	Sur l'île Grand-Manan	1880	25 $\frac{1}{4}$				
do	Grand Manan — Ile Cheney	1890		$\frac{1}{2}$			
do	Sur l'île Cheney	1890	$\frac{3}{4}$				
do	Ile Cheney — Ile Whitehead	1890		$\frac{3}{4}$			
Québec	Baie Saint-Paul—Chicoutimi	1881	92		92	6	
do	Malbaie—Pointe-aux-Esquimaux	1881-87	456 $\frac{3}{4}$		496	35	18,400
do	A travers la rivière Saguenay	1883		1 $\frac{1}{4}$			
do	Bersimis à Manicouagan	1883		12			
do	Manicouagan à Godbout	1883		26			
do	<i>Réseau de la quarantaine :</i>						
do	Québec—L'Ange Gardien	1885	13		52 $\frac{3}{4}$	7	3,400
do	L'Ange Gardien — Ile d'Orleans	1885		$\frac{3}{4}$			
do	Sur l'île d'Orleans	1885	29 $\frac{1}{4}$				
do	Ile d'Orleans—Ile Réaux	1889		2			
do	Sur l'île Réaux	1889	2 $\frac{1}{2}$				
do	Ile Réaux—Grosse-Ile	1889		2			
do	Sur la Grosse-Ile (en totalité)	1885-94	3 $\frac{1}{4}$				
do	<i>Réseau d'Anticosti :</i>						
do	Gaspé—L'Anse-à-Fougère	1881	28		44 $\frac{1}{4}$	10	500
do	L'Anse-à-Fougère—Anticosti	1881					
do	Sur l'île Anticosti	1881-90	223 $\frac{1}{4}$				
do	Anticosti—L.-Pointe, Mingan	1890		21			
do	Meat Cove (C.B.)—Iles de la Madeleine	1880		55	138 $\frac{1}{2}$	9	500
do	Sur les îles de la Madeleine	1881	83	$\frac{1}{2}$			
Ontario	<i>Réseau de l'île Pelée :</i>						
do	Leamington—Pointe Pelée	1889	12		8 $\frac{1}{2}$	7	500
do	Pointe Pelée—Ile Pelée	1889					
do	Sur l'île Pelée	1889	12				
Nord-Ouest	Qu'Appelle—Edmonton et Saint-Albert	1883-87	607 $\frac{1}{2}$		607 $\frac{1}{2}$	15	4,200
do	Mâch. d'Orignal—Mont.-de-Bois	1885	90 $\frac{1}{2}$		90 $\frac{1}{2}$	2	250
C.-Britannique	Ashcroft—Barkerville	1878-87	276 $\frac{1}{2}$		276 $\frac{1}{2}$	8	2,000
do	Victoria—Cap-Beale	1891	118		118	7	250
do	Nanaimo—Comox et Alberni	1893-95	110 $\frac{1}{2}$		110 $\frac{1}{2}$	8	2,500
do	Ashcroft—Lillooet	1896	62		62	1	500
	Total		2,548 $\frac{1}{4}$	206 $\frac{1}{2}$	2,754 $\frac{3}{4}$	155	42,550

* Afin de totaliser plus facilement, les nœuds de câble sont considérés comme milles statutaires.

Travaux Publics.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT POUR 1895-96.

TERRENEUVE.

La ligne entre Port-au-Basque et le Cap Ray a été tenue en bon état pendant l'année conformément à l'arrangement par lequel la ligne a toujours été exploitée par la Compagnie de télégraphie Anglo-Américaine.

PROVINCES MARITIMES.

Toutes nos lignes dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, à l'exception du raccordement Barrington Cap Sable, ont été tenues en bon état de fonctionnement depuis la date de mon dernier rapport. Le raccordement Barrington Cap Sable dont la communication était interrompue, tel que mentionné dans ce rapport a été remis en ordre dans le mois de septembre 1895 et le câble du Passage Barrington a été en partie renouvelé. Quatre mois plus tard (en janvier) l'autre section du câble de ce réseau, entre l'île et le phare, cessa de fonctionner, mais elle fut réparée dans le mois de mars quand la glace partit, et l'exploitation de la ligne continua sans interruption jusqu'au 19 juin alors que le câble du Passage Barrington se brisa de nouveau. Il fut aussi mis en ordre par les réparations de l'endroit le 4 juillet. Les sections de la ligne de terre du réseau sont en bonne condition.

Dans le cours de travaux de réparation générale sur la ligne de Mabou-Chéticamp, à la suite de dommages sérieux causés par une tempête dans le mois de mars dernier, il fut constaté que la plupart des poteaux entre Margaree et Chéticamp avaient besoin d'être renouvelés, et à cette fin un montant est inclus dans les estimations budgétaires de cette année. On s'est procuré un certain nombre de poteaux neufs pour maintenir la ligne en opération dans l'intervalle.

Une longueur d'à peu près 4 milles de la ligne d'Escuminac, en arrivant à la pointe, fut renversée durant une violente tempête dans la première semaine du mois de mars, et la communication avec le phare fut interrompue en conséquence. Aussitôt que la neige et la glace eurent disparu, au mois de mai, la ligne fut reconstruite et la communication fut rétablie en temps pour répondre aux besoins du service local et du service de la marine.

Le réseau de la Baie de Fundy, depuis l'exécution des réparations au câble Grand-Manan-Campobello (le 22 octobre 1895), tel que mentionné dans mon rapport de l'année dernière, a été maintenu en bon état et n'a pas subi d'interruption.

FLEUVE ET GOLFE SAINT-LAURENT.

Le câble de l'île Saint-Paul qui avait cessé de fonctionner et qui avait été mis en état d'opération en novembre dernier sans toutefois avoir été entièrement réparé à cause de la saison avancée, a continué jusqu'ici, tel qu'anticipé, de faire le service d'une manière satisfaisante.

Le câble entre l'île d'Anticosti et la Longue-Pointe sur la rive nord cessa de fonctionner le 20 décembre 1895. Au printemps, après le départ des glaces, les bouts du câble furent examinés par les réparateurs de l'endroit qui conclurent que la brèche était au large. On a demandé les services du steamer *Newfield* et les réparations seront faites aussitôt qu'il sera praticable. Dans l'intervalle, la communication avec Anticosti se fait par le câble de Gaspé à la Pointe Sud-Ouest. Les lignes sur l'île ont été tenues en bon état.

La ligne entre le Sault au Cochon et Bersimis a subi des dommages considérables durant une tempête de grande violence qui a sévi le long du Saint-Laurent à la fin de décembre et le 30 il fut constaté que le câble entre Bersimis et la Pointe-aux-Outardes était brisé. A cause de cette avarie et de l'interruption du câble d'Anticosti-Longue-Pointe qui survint dans le même temps, toute la ligne de la rive nord en aval de Bersimis est restée sans communication durant la plus grande partie du mois de janvier. Mais

un service de messagers fut établi dans l'intervalle, entre Bersimis et Manicouagan, pour l'échange des dépêches. Le 29 janvier l'on parvint à saisir le câble. Il était considérablement endommagé sur la rive à la Pointe-aux-Outardes. L'agent local effectua des réparations temporaires et plus tard (en avril) le réparateur régulier y fit des réparations nécessaires pour le mettre en parfait état. La section Manicouagan-Godbout fut examinée en même temps par le réparateur et fut trouvée très usée sur une distance d'à peu près $\frac{3}{4}$ mille près de Godbout. Pour renouveler cette partie, on se servit d'un câble d'un type semblable que l'on avait en réserve à Halifax (Ozokerited I. R.) On le fit transporter à Rimouski et de là il fut porté à Godbout à bord d'une goélette et mis en position par notre agent local, M. N. A. Comeau. La ligne de terre sur la rive nord a récemment été visitée et des réparations générales y ont été faites, quelques poteaux neufs ont été placés où le besoin s'en faisait sentir et la ligne est maintenant dans un parfait état de Bersimis à la Pointe-aux-Esquimaux:

Le câble de Saint-François Ile Réaux a subi une autre interruption à partir du 4 février jusqu'au 17 mai 1896. Il n'avait pas été possible d'en faire l'examen avant cette dernière date à cause de la glace en dérive et du mauvais temps. L'on constata que le câble avait été arraché de son lit de ciment et sérieusement broyé par les glaces. De plus une partie du rivage y compris le lit du câble, avait été repoussée en haut de la marque d'eau basse et plus haut aussi que le câble neuf de type spécial qui fut posé l'année dernière. La partie endommagée du câble fut remplacée par un câble en bon état et ainsi réparée, la section fut assujettie dans son ancienne position qui est une des meilleures que l'on puisse trouver à cet endroit.

Le réseau téléphonique de la station de quarantaine qui fut construit en 1894 continue en opération et donne entière satisfaction.

ONTARIO.

Pendant une forte tempête, le 26 novembre 1895, le câble de la ligne de l'île Pelée fut endommagé par l'ancre d'un navire et cessa de fonctionner. On essaya immédiatement de le réparer, mais la prise de la glace embarrassa les opérations et on dut abandonner le travail le 6 décembre. Le 3 mai suivant la communication fut rétablie, mais au cours des travaux de réparation qui furent exécutés, on s'aperçut que le câble avait été sérieusement avarié, en maints endroits, par les ancres des navires et par les glaces. Le câble a besoin d'être entièrement réparé et toutes ses parties défectueuses doivent être enlevées le plus tôt possible. Attendu qu'un montant a été placé dans les estimations budgétaires pour l'achat d'une nouvelle longueur de câble qui devra servir dans la transposition du présent câble à un endroit à l'est de la Pointe Pelée et du "milieu", il sera probablement expédient de faire toutes ces améliorations dans le même temps.

Le renouvellement des poteaux de la section de l'île a été terminé de bonne heure au printemps et la ligne de terre est maintenant en très bon état. En vue du fait que le fonctionnement du circuit, embrassant en tout 8 téléphones, n'a jamais donné la satisfaction désirée, il a été décidé de changer les appareils maintenant en usage pour des instruments améliorés, du même genre que ceux du réseau de la station de quarantaine de la Grosse Ile. Ces améliorations seront effectuées aussitôt que les votes pour le prochain exercice seront disponibles.

NORD-OUEST.

Les lignes dans le nord-ouest ont été pourvues de poteaux neufs, tel que mentionné dans mon rapport de l'année dernière, et elles ont été tenues en opération pendant l'année d'une manière satisfaisante.

Le 9 septembre 1895, un bureau a été ouvert à Bressaylor qui est situé à 27 milles au nord-ouest de Battleford, et M. H. McCleneghan en a été nommé l'agent télégraphiste.

La ligne téléphonique d'Edmonton, Saint-Albert (9 milles) qui fut construite en 1885 et qui récemment embrassait 4 bureaux, a été louée à la Compagnie de téléphone du district d'Edmonton, à partir du 24 octobre 1895, au prix de \$1.00 par année. Ce bail peut-être résilié en tout temps sur avis de six mois.

Travaux Publics.

Sur la demande des résidants de Morinville pour l'établissement d'un service téléphonique avec Saint-Albert, le ministère leur accorda de l'aide pour la construction de la ligne sous forme de matériel qu'il avait en mains et pour lequel on ne voyait pas d'utilité probable ailleurs. Ce matériel qui consistait en 11 milles de fil de fer, 380 insulateurs et 2 appareils de téléphone complets fut livré par notre agent à Edmonton, à un représentant des résidants de Morinville, en juillet 1895. Les poteaux et la main-d'œuvre devaient être pourvus par les intéressés.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Les travaux de réparation, etc., aux poteaux de la ligne de Barkerville commencés l'année dernière ont été terminés dans le mois d'août et ont été très bien faits. La ligne a été mise en parfait état de fonctionnement.

La nouvelle ligne à Lillooet mentionnée dans le rapport de l'année dernière a été complétée au mois de décembre. Un bureau a été ouvert à Lillooet le 5 janvier 1896, et M. S. A. McFarlane en a été mis en charge comme agent-télégraphiste. Cette ligne est exploitée comme embranchement d'Ashcroft et en raccordement avec la ligne de Barkerville.

La ligne de Comox, comme par le passé, a été tenue en opération d'une manière satisfaisante. Pour faciliter le trafic davantage, l'agence de Nanaimo a été établie dans le bureau du télégraphe de la Compagnie du Pacifique Canadien à cet endroit et un télégraphiste a été nommé. La ligne téléphonique entre Union et Courtney continue en opération.

Dans le cours du mois de janvier, durant une forte tempête, la ligne du Cap Beale fut renversée et cessa de fonctionner. Cette interruption eut lieu dans un temps où l'on avait grand besoin d'utiliser la ligne et la question de trouver une route offrant de meilleurs avantages se présenta. Elle fut examinée et comme résultat un montant a été placé dans les estimations budgétaires pour la construction d'une extension d'Alberni au Cap Beale. L'on est actuellement à examiner le pays afin de régler la question de l'établissement d'un service télégraphique dans la localité, l'année durant.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE EN GÉNÉRAL.

Par mesure de précaution et dans le but de prévenir une répétition des plaintes reçues des divers districts, l'avis suivant a été envoyé à tous les surintendants de district, pour distribution le long des lignes :—

Avis.—Avis est donné par les présentes que toute personne qui, en contravention de la loi, détruira ou enlèvera les poteaux de télégraphe, fil de fer, isoieurs, clous, etc., ou les bateaux, huttes d'abri ou leur contenu, appartenant aux télégraphes de l'Etat, sera poursuivie en vertu du chap. 168, sec. 40 des Statuts révisés du Canada qui déclare toutes ces personnes coupables de délit et passibles d'emprisonnement.

Le gouvernement offre une récompense de \$100 pour l'arrestation et la conviction de toute personne qui se sera rendue coupable du délit précité.

D. H. KEELEY,
Surintendant général.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT,
Ministère des travaux publics,
OTTAWA, ONT., 1^{er} janvier 1896.

RECETTES ET DÉPENSES.

On trouvera au tableau qui suit l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été précédemment question.

Service télégraphique.	Dépenses.	Recettes.	Remarques.
	\$ c.	\$ c.	
Golfe Saint-Laurent et province maritimes :—			
Antiscosti, lignes de l'île d'.....	2,305 45	268 34	Les messages du service des signaux, les messages et les rapports du service météorologique et les bulletins des pêcheries sont transmis gratuitement.
Baie de Fundy, lignes de la.....	3,854 82	430 51	
Cap-Ray do du.....	250 00	.....
Cap-Sable do du.....	812 60	5 81	
Chéticamp do de.....	841 10	343 36	
Escuminac do d'.....	705 01	171 77	
Agence de la Pointe Basse.....	50 00	.....
Iles de la Madeleine, lignes des.....	4,095 56	468 47	
Meat Cove, lignes de (y compris l'île Saint-Paul).....	2,292 15	677 24	
Côte Nord du Saint-Laurent (à l'est de Bersimis).....	5,496 95	808 49	
do do (à l'ouest de Bersimis).....	3,385 98	950 54	
Quarantaine, ligne de la.....	1,430 07	284 62	
Subsides, papeterie, matériel de ligne et de bureau, réparations des câbles et dépenses imprévues imputables au crédit des lignes du golfe.....	3,979 95	.....
	29,499 64	4,409 15	
Ontario : Ligne de l'île Pelée.....	1,360 90	121 80	
Lignes télégraphiques du Nord-Ouest.....	14,062 22	1,381 24	
Colombie-Britannique : ligne de Comox (y compris rale d'Alberni).....	4,029 32	1,518 28	
* Ligne de Barkerville.....	3,957 62	.....
* do du Cap Beale.....	5,424 58	.....
Total.....	58,334 28	7,430 47	

* La compagnie qui exploite ces deux lignes retient les recettes, et l'Etat lui rembourse le surplus des dépenses.

TABLEAUX ANNEXÉS.

Les états tabulaires des lignes et des bureaux, du personnel, etc., annexés à ce rapport contiennent toutes les additions et les changements faits jusqu'au 30 juin dernier.

D. H. KEELEY,
Surintendant général.

OTTAWA, 13 août 1896.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Port-au-Basque	Milles. 0	.....	\$ c. 50 00 ou com'n..	.....	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur 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 do ..		

N. B.—La ligne courte ci-dessus est construite en raccordement avec le service des signaux, et se relie à Port-au-Basque avec la ligne de terre de la Compagnie de télégraphie Anglo-Américaine.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*
 RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.
 SERVICE DE L'ILE D'ANTICOSTI.

Numero.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	* Baie-du-Renard.....	Milles. 0	J. Stubbart.....	\$ c. 50 00 ou com'n	1er nov. 1888.	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Phare de la Pointe-Heath.....	23	T. Gagné.....	do	20 juillet 1881.	
3	Phare de la Pointe-Sud.....	32½	A. Nadeau.....	do	1er oct. 1888.	
4	* Crique à la Chaloupe.....	17½	H. Bradley.....	do	7 juillet 1881.	
5	Lac Salé.....	52½	(Z. Beaudin, réparat. Mlle G. Pope.....	365 00 do do do	6 mai 1896. 12 mai 1896. 18 oct. 1880. 21 juillet 1893.	Réparateur général. Plus \$1 par jour, lorsque absent en devoir. Télégraphiste en chef depuis le 1er août 1882. Surintendant de district. Plus \$1 par jour lorsque absent en devoir.
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest	15	(H. Pope.....	420 00 do	do	
7	Rivière Jupiter.....	7	.....	50 00 do	do	
8	Rivière à la Loure.....	17½	.....	50 00 do	do	
9	* Rivière Beesie.....	22	.....	50 00 do	do	Rivière Beesie fermée le 30 mai 1896.
10	Cap de l'Aigle (Baie Ellis).....	10	.....	50 00 do	do	
11	Phare de la Pointe-Ouest.....	9	A. Malouin.....	50 00 do	1er août 1881.	
12	* Baie des Anglais.....	3	F. Cabot.....	50 00 do	1er juillet 1882.	NOTE.—Une indemnité spéciale pour l'entretien du bureau de \$50 par année a été ajoutée aux commissions des bureaux marqués d'une *, depuis le mois de septembre 1887.
13	Baie Méchastic.....	144	.....	do	.....
	Totaux.....	223½	.....	1,535 00	.....

La pointe Sud-Ouest se raccorde à l'Anse à Fougère, Gaspé, par un câble de 441 nœuds; et de la baie Méchastic le raccordement est fait avec Longue-Pointe de Mingan par un câble de 21 nœuds.

SECTION DE GASPÉ.

1	L'Anse à Fougère.....	.....	N. Bernier.....	17 00	.....	Indemnité spéciale pour le terminus du câble. Station de vérification seulement.
2	Bassin de Gaspé.....	28	J. J. Annett.....	240 00	16 oct. 1881.	Bureau de raccordement. Raccordement avec le réseau télégraphique G.N.-O.
		28		257 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Amherst.....	Milles. 0	Mlle J. Shea.....	\$ c. 50 00 ou com'n	1er oct. 1882	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues et 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. Réparateur général.
3	Village de l'Étang-du-Nord	15	(P. Pelletier..... Mme A. Binet.....	400 00 do	1er déc. 1891	
4	Phare de l'Étang-du-Nord.....	1	N. Arsenault.....	50 00 do	1er sept. 1891	Section à 2 fils.
5	Ile à la Meule.....	1	(A. LeBourdais, s.-s't. M ^r E. LeBourdais, t ^r)	600 00 do	17 août 1880	
6	Hav. aux-Maisons (cab. d' 1/2 n.	8	P. L. Jocas.....	50 00 do	15 sept. 1893	Plus \$1 par jour lorsqu'absent en devoir.
7	Ile-aux-Loups.....	28 1/2	N. Clark.....	200 00 et do	1er juin 1888	
8	Gr. sse-Ile.....	11	Mme F. Aikins.....	50 00 ou do	18 février 1882	
9	Grande-Entrée.....	11				
	Totaux.....	83 1/2		1,550 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Meat-Cove (Station de câble).	Milles. 0	A. E. McDonald.....	\$ c. 500 00	7 nov. 1880	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
2	Baie d'Aspy.....	10½	I. Y. Nichols.....	50 00	1er juill. 1894	Fermé novembre 1895.
3	Point-Blanche (7¼ m. ceint.).....	14½		do	do		do
4	Havre de Neil (ligne de ceint.).....	1½	M. McLeod.....	50 00	1er avril 1897	NORW.— Cette ligne est aujourd'hui exploitée et entretenue par la Cie du télégraphe <i>Western Union</i> , mais au frais de l'Etat.
5	Baie d'Ingonish-nord.....	9		do	do		do
6	Ingonish-Sud.....	10½	J. M. Burke.....	50 00	1er avril 1882	
7	Riv.-aux-Français (câble ¼ n'd.).....	23	F. C. Brewer.....	50 00	1er août 1891	
8	Englishtown (câble ¼ n'd.).....	11	John McDonald.....	50 00	1er avril 1889	
9	Anse-Sud de Ste-Anne (ceint.).....	5	W. Bingham (agent).....	50 00	19 juill. 1882	
10	Baddeck (ceinture).....	13	W. J. McRitchie (repr.).....	400 00	1er mai 1894	
11	Port-Bevis (2½ milles, détaché de la ligne de Baddeck).....	5	Miss C. Morrison.....	50 00	1er avril 1884	
12	Anse Kelley (Campbellton-N.).....	6	D. Dunlop.....	50 00	1er janv. 1892	
13	Grand Bras-d'Or (câble ¾ n'd.).....	12½	Com'n. seul.....	50 00	1er avril 1885	La construction de cette ligne s'est terminée en juin 1895.
14	Sydney-Nord.....	12½	Miss M. Campbell.....	50 00	1er janv. 1889	
	Totaux.....	157¼	W. U. Tel. Co.....	1,450 00		

La station de Meat-Cove se raccorde avec le réseau des îles de la Madeleine par un câble à Old Harry Head, 55 nœuds, et avec l'île Saint-Paul par un câble de 20 nœuds. On se sert de téléphones sur ces lignes.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

SECTION DU CAP-SABLE.

Numero.	Stations.	Distances Intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Barrington.....	Milles. 0	Agent, Cie de tél. W. U.	\$ c. 50 00 or com'n.	18 déc. 1883.	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année
2	Newellton (y compris 1½ mille de câble).....	11	Mlle E. A. Smith.	50 00 do ..	1er avril 1889.	
3	Phare de l'île du Cap-Sable (y compris 1¼ mille de câble).....	6¾	I. K. Doane.....	50 00 do ..	18 déc. 1883.	
	Totaux.	17¾		150 00		

SECTION DE LA COTE DE L'EST

N. B.—Il a été construit en 1881, en raccordement avec le service des signaux, une ligne de terre de 208 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un bonus de \$16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la Compagnie de télégraphie *Western Union*, sans autres frais à la charge de l'État.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU-CHÉTICAMP, C.-B

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.				
1	Mabou	0	Mme M. McDonald.....	\$120 par année.....	1er avril 1887	La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année. Or 50 pour 100 de commission est payé il n'y a pas de garantie pour la somme
2	Broad-Cove	20	Mme Annie McLellan.....	\$50 ou commission.....	1er mars 1892	
3	Margaree, S.-O.	11	Angus Collins.....	Com'n 50 pour 150. 3	do 1893	
4	Havre de Margaree	5	J. P. McFarlane.....	\$50 ou commission.....	18 mai 1895	
5	Margaree, N.-E. (Wildcat l. de c.)	10	Mlle B. M. Ross.....	do	1er juv. 1889	
6	Grand-Etang	8	Joseph Doucette.....	Com'n 50 pour 100. 23	avril 1893	
7	Chéticamp	8	Mme M. Fiset.....	\$50 ou commission. 1er	do 1887	
	Totaux	63				

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DU CHATHAM-ESCUMINAC, N.-B.,

1	Chatham	0	Cie de télégraphe Grand Nord-Ouest.....	\$185 00 ou com'n.....	.....	Cette somme est payée pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham.
2	Black-Brook	5½	Mlle M. Williston.....	50 00 do	..... 1885	La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année.
3	Bale-dt-Vin	15	Mme M. Brimmer.....	50 00 do	1er mars 1891	
4	Hardwicke (en bas)	6	Mme A. Lewis.....	50 00 do	1er août 1891	
5	Escuminac.....	3½	K. R. McLennan.....	50 00 do	1er sept. 1885	
6	Phare de la Pointe-Escuminac.....	12		50 00 do	1er nov. 1893	Une indemnité de \$12 est accordée pour l'entretien de la batterie électrique à la Pointe-Escuminac.
	Totaux.....	42		\$435 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIÉ DE FUNDY.

SECTION DU GRAND-MANAN.

Numéro.	Sections.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	<i>Long Eddy Cable Hut, à</i>	Milles.		\$ c.		
1	Flagg's Cove	3	Mme C. C. Seely (D. surint.)	420 00	18 nov. 1880	La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que \$50 par année. Lorsqu'une commission de 50 pour 100 est payée, il n'y a pas de garantie quant à cette somme.
	do		Mlle A. G. Watt.	50 00 ou com'n.	1er janv. 1895	
2	Woodward's Cove.	6	W. A. Fraser.	Com'n 50 pour 100.	28 fév. 1893	\$25 par année sont accordées pour la réception des dépêches sur l'embranchement de Whitehead. Bureau du Southern-Head fermé le 30 nov. 1889.
3	Grand-Harbour	2	F. A. Newton	\$75 00 ou com'n.	1er avril 1887	
4	Seal Cove.	4½	P. Russell	50 00 do	1er mai 1891	
5	Phare de Southern-Head	5½	A. Gilmon, repaître	50 00 do	..... 1894	
				60 00	1er déc. 1894	
	<i>Ligne d'embranchement.</i>					
6	Grand-Harbour	0	W. Cheney	Commis'n 25 p. 100	1er fév. 1891	
7	Ile de Cheney (¾ mille de câble, do)	4½	E. Carroll	\$50 00 ou com'n.	1er déc. 1890	
	Totaux.	27½		\$805 00		

SECTION DE CAMPOBELLO.

	<i>Liberty Cove Cable Hut, à</i>					
1	Watchpool.	7½	Mlle E. G. Vennell.	100 00 ou com'n.	1er sept. 1895	
2	Eastport, Maine, E.-U.A.	½	J. Cushing.	100 00	26 déc. 1881	
	Totaux.	8		200 00		

Un câble de 1½ nœud raccorde Watchpool avec le débarcadere à ½-mille d'Eastport ; et un câble de 7½ nœuds est posé entre Long-Eddy, Grand-Manan, et Liberty-Cove, Campobello.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT — Suite.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ÎLE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Québec.....	Milles. 0	Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest.....	\$ c. 185 00	.....	.....
2	L'Ange Gardien..... Atter du câble à l'île d'Orléans Saint-Pierre.....	13 $\frac{3}{4}$ 34	C. Turcott.....	50 00 ou com'n.....	1er mars 1885	Somme payée pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne aérienne de Québec à l'Ange-Gardien, soit \$35 par année.
3	Sainte-Pétronille.....	4 $\frac{1}{2}$	M. Plante.....	50 00 do ..	7 avril 1896	.....
4	Saint-Laurent.....	6 $\frac{1}{2}$	M. Gobeil.....	120 00 et 25 p. c. commission.....	15 sept. 1888	.....
5	Saint-Jean.....	7	P. Pouliot.....	120 00 et 25 p. c. commission.....	1er juillet 1888	.....
6	Saint-François.....	6 $\frac{1}{2}$	M. Emond.....	50 00 ou com'n.....	1er mars 1895	.....
7	Île Réaux (y compris 2 neuds de câble).....	3 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....
8	Île Réaux (ligne terrestre)..... Bur. de la quarantaine, Grosse-Île (y comp. 2 neuds de câble)	2 $\frac{1}{2}$ 3 $\frac{1}{2}$	M. Langlois.....	50 00 do ..	1er sept. 1885	Une indemnité de \$12 est accordée pour l'entretien de la batterie principale à la Grosse-Île.
	Téléphone de la quarantaine, (ligne de 2 fils).....	1 $\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	NOTE.—Le réseau téléphonique sur la Grosse-Île depuis mai 1893, a compris 1 $\frac{1}{2}$ mille d'une ligne de 2 fils avec 11 raccourcements ou stations.
	Totaux.....	52 $\frac{1}{2}$		625 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		\$ c.		
1	Baie Saint-Paul.	0	F. Boivin	180 00 par ann. * (25 p. cent 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 qu'elle 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.)	50 00 do	do	
4	Saint-Alexis	31½	O. Pelletier	420 00 do	15 mai 1887	
5	Saint-Alphonse de Bagotville.	3	A. Simard	50 00 ou com'n.	1er janv. 1889	
6	Chicoutimi	11½	Cie. de tél. G. N. W.	50 00 do	Avril 1885	
	Totaux	92		25 p. cent com'n. 800 00	Nov. 1893	Plus \$12 par année pour l'entretien de la batterie principale.

SECTION DE LA COTE NORD.

1	Malbaie	6	Mme F. Vincent	50 00 ou com'n	Antérieur au 1er avril 1885	
2	Cap-à-l'Aigle	4	N. Duchesne	50 00 do	1er juin 1888	
3	Sainte-Fidèle	6	A. N. Parent	50 00 do	1er avril 1890	
4	Port-au-Persil	7	A. Erassard	50 00 do	1er mai 1889	
5	Saint-Siméon	4	D. Gaudin	50 00 do	1er déc. 1887	
6	Baie des Rochers	12	G. Savard	50 00 do	juin 1887	
7	Riv. aux Canards	17	(G. Bouillenne	100 00 do	Nov. 1886	M. Bouillenne, à la Rivière-aux-Canards, a agi comme télégraphiste transmetteur pour la division de Saint-Etienne depuis août 1889.
8	Saint-Etienne	13	(N. Caron (réparat.)	420 00 do	1er sept. 1890	
9	Tadoussac (1/4 nord de câble)	18	J. E. Caron	50 00 ou com'n	1er nov. 1888	
10	Bergeronnes	15	M. Savard	50 00 do	Avril 1885	
11	Escoumains	12	J. H. Topping	50 00 do	do	
12	Baie-des-Bacons	8	P. Bouchard	50 00 ou com'n	6 mai 1892	Commission de 25 pour 100 non garantie à la Baie-des-Bacons et aux Moulins de Portneuf.
13	Mille-Vaches	8	J. A. Puise	50 00 do	Avril 1894	Bureau fermé novembre 1895.
14	Moulins de Portneuf	11½	P. O. Bonenfant	50 00 ou com'n	1er mai 1894	
15	Phare de Portneuf	6	S. Bouchard	50 00 ou com'n	1er juillet 1890	
16	Sault-au-Cochon	7	(E. Courbron (réparateur)	420 00 do	1er avril 1888	
17	Betsiamits	31	J. Forrest	50 00 ou com'n	1er déc. 1887	
			A. LePage	50 00 do	Mars 1896	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—Suite.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT—Fin.

SECTION DE LA CÔTE NORD—Fin.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiates.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		\$ c.		
18	Pointe-aux-Outardes (câble).....	12	} A. Lausier.....	500 00 par année.	21 mai 1893	
19	Pointe-Paradis, Manicouagan.....	18				
20	Rivière-Godbout (câble).....	26	N. A. Comeau.....	50 00 ou com'n.....	15 oct. 1883	
21	Pointe-des-Monts.....	18 ³ / ₄	L. A. Fafard.....	50 00 do.....	28 déc. 1883	
22	Baie de la Trinité-ouest.....	51	Z. Poulin.....	50 00 do.....	16 mai 1884	
23	Baie de la Trinité-est.....	2 ¹ / ₂	A. Billoreau.....	Commodité de.....	1er mai 1889	
24	Iles Caribou.....	7	I. Comeau.....	do.....	1er sept. 1889	
25	Rivière Pentecôte.....	17	E. H. Tétu, surint. de dis.	90 00 par mois.....	1er nov. 1891	
26	Sainte-Marguerite.....	47 ¹ / ₂	A. Theriault.....	180 00 par année.....	1er juillet 1888	
27	Sept-Iles.....	22 ³ / ₄	P. E. Vignault, télégr.	180 00 do.....	2 janv. 1884	
28	Rivière Moisie.....	15 ¹ / ₂	F. Gallienne, réparateur.	540 00 do.....	22 avril 1890	Plus 50 centims par jour quand absent en devoir.
29	Sheldrake.....	72	D. Pothier.....	50 00 do.....	1er mai 1885	Bureau fermé en janvier 1896.
30	Rivière du Tonnerre.....	6 ¹ / ₂	Mme H. Cody.....	50 00 ou com'n.....	1er fév. 1890	
31	Magpie.....	14	Geo. Molloy.....	50 00 do.....	1er oct. 1889	
32	Rivière Saint-Jean.....	9	E. Chambers.....	50 00 do.....	1er do 1889	
33	Longue-Pointe.....	10	E. S. Vibert.....	360 00 par année.....	1er nov. 1889	La Longue-Pointe est le bur. où se répètent les dép. par le câble d'Anticosti en expl. dep. le 1er sept. '91.
34	Mingan.....	7	M. J. Maloney.....	50 00 ou com'n.....	1er oct. 1888	La commission, à la Pointe-aux-Esquimaux, est de 50 pour 100, sans garantie sur la somme.
35	Pointe-aux-Esquimaux.....	24	D. Cormier.....	Commission seul.....	21 mai 1893	
	Total.....	496				

NOTE.—Les prévisions budgétaires pourvoient à l'entretien des lignes de Chicoutimi et de la côte nord sous le titre de "ligne de la côte nord." Ces deux lignes sont exploitées conjointement.

ONTARIO—RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ILE PELÉE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Leamington	Milles.		\$ c.		
2	Club House	7	J. McR. Selkirk sur. de d.	50 00	1er nov. 1888	
3	Pointe-Pelée	5 } 8 $\frac{3}{4}$ }	C. Harrison	Com n. 25 p. 100	1er avril 1889	La commission est sur les recettes de la ligne de l'Etat.
4	Câble jusqu'à l'île. Phare de la Pointe-Nord ($\frac{1}{2}$ mille)		W. A. Grubb	do	1er nov. 1888	
5	de la ligne de ceinture)	1	J. E. Quick	\$50 00 et com'n.	1er déc. 1890	Le phare de la Pointe-Nord est le bureau de transmission pour le réseau.
6	Bassin-Nord	1 $\frac{1}{2}$	C. B. Quick	Com n. 25 p. 100	1er nov. 1888	
7	do Ouest	5	A. M. McCormick	do	9 do 1888	
	do Sud	4 $\frac{1}{2}$	F. B. McCormick	do	1er do 1888	
	Total	32 $\frac{3}{4}$				

On se sert de téléphones sur cette ligne.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—Suite.

LIGNES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.
SECTION DE QU'APPELLE À EDMONTON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		\$ c.		
1	Qu'Appelle.	0	E. W. Warner	720 00	— janv. 1883	
2	Fort-Qu'Appelle.	17	Mlle E. Johnston	600 00	1er mars 1885	
3	Montagne-du-Tondre.	46	A. Von Lindeburg	600 00	1er nov. 1883	
4	Humboldt	78				
5	Saskatoon (ceinture 14 milles.)	69	{ Cie de Télégraphe C.C.P.	300 00	1er janv. 1892	Le bureau d'Humboldt a été fermé le 20 août 1893.
6	Henrietta do	52	{ J. Harrington, réparat.	600 00	1er janv. 1888	
7	Battleford	47	{ W. Salsbury, réparat.	720 00	1er oct. 1886	
8	Bressaylor	27	{ L. P. O. Noël.	720 00	15 avril 1890	
9	Fort Pitt.	62	{ H. McCleneghan	480 00	19 sept. 1895	Le réparateur autrefois stationné à Battleford a été transféré à Humboldt en novembre 1892, et de là à Mâchoire-d'Original en mai 1893.
10	Lac-aux-Oignons	13	{ J. F. Leake, réparat.	720 00	1er août 1891	
11	L'Original	32½	{ G. G. Mann, télégr. et agt.	240 00	1er janv. 1892	
12	Lac à la Salle.	45	{ A. W. Campbell.	600 00	26 juin 1896	
13	Victoria	37	{ L. Picard, réparat.	600 00	1er juillet 1891	
14	{ Fort-Saskatchewan.	49	{ W. C. Gillis, réparat.	720 00	— janv. 1887	
15	Edmonton	24	{ G. M. Ross, agent	Com. 25 p. c.	— déc. 1886	
			{ G. M. Graham.	120 00	— janv. 1896	Le bureau d'Edmonton est tenu avec le télégraphe de la Cie C. C. P., depuis le 1er janvier 1892.
			{ G. Voyer	300 00	1er mai 1893	
			{ W. McKay, réparat.	720 00	1er mai 1886	
						* On se sert de téléphone sur l'embranchement de Saint-Albert.
	Embranchement—	0				Le bureau a été loué à la Cie de téléphone du district d'Edmonton à partir du 24 octobre 1895.
16	Saint-Albert	9				
	Total	607½				

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU NORD-OUEST.—SECTION DE LA MONTAGNE DES BOIS ET DE FORT-MACLEOD.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Personnel.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		\$ c.		
1	<i>Ligne de Fort-Macleod—</i> Junction de Galt (Dunmore).	0				
2	Lethbridge.....	107				
3	Macleod.....	28½				
4	Fort-Macleod.....	½				
	Total.....	136				
	<i>Ligne de la Montagne des Bois—</i>					
1	Mâchoire de l'Original.....	0	A. Wilcox, agent..... H. Sikes, réparateur....	240 00 600 00	1er déc. 1891 1er do 1893	La section de Dunmore-Lethbridge a été vendue à la Cie de chemin de fer d'Alberta, et la section de Lethbridge-Fort MacLeod a été transférée à la police à cheval (août 1896).
2	Montagne des Bois.....	90½	J. H. Thompson, agent..	180 00	1er do 1890	Le bureau à la Mâchoire de l'Original est tenu avec la Cie du télégraphe C. C. P.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT, COLOMBIE-BRITANNIQUE.
ASHCROFT-BARKERVILLE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents, etc.	Emplois.	Appointements par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	{ Ashcroft Station.....	Milles. 0	Cie du ch. de f. du Pac.	\$ c.	16 fév. 1883.	Ces lignes sont maintenant exploitées par la Cie du ch. de fer du Pacifique Canadien pour le compte de l'Etat. La convention pouvant se terminer en aucun temps.
2	{ Crique Cache.....	4		Agent et réparat.			
3	{ Clinton.....	26		do			
4	{ Crique du Pont.....	53		Agent et télégr.			
5	{ Poste 150-Milles.....	40		Agent et réparat.			
6	{ Crique Soda.....	38		do			
7	{ Quesnelle.....	54½		Agent et réparat.			
8	{ Stanley.....	48		do			
9	{ Barkerville.....	13	J. Stone.....	83 33	17 fév. 1873.		
	<i>Embranchement.</i>						
	{ Ashcroft.....	276½	S. A. Macfarlane.....	Agent et télégr.	50 00	3 janv. 1896..	
	{ Lilloet.....	62					

VICTORIA-CAP-BEALE.

1	Victoria.....	0	{ J. Wilson (Vancouver).	Surint. du district.	25 00	23 déc. 1891..	Cette ligne est exploitée par la Cie du chemin de fer du Canadien Pacifique, pour l'Etat. La convention pouvant se terminer en aucun temps.
2	Sooke.....	18	{ E. Houghton.....	Agent et télégr.	20 00	1er nov. 1891..	
3	Pointe à la Louvre.....	8	M. Milne.....	do	Com'n.	21 avril 1896	
4	Rivière Jordan.....	10	E. Gordon.....	Agent et réparat.	60 00	déc. 1891..	
5	Port San-Juan.....	30	L. W. Desbiens.....	do	55 00	1er nov. 1891..	
6	Phare Carmanagh.....	24	{ J. W. Williams.....	Agent et télégr.	20 00	1er nov. 1891..	
7	Cap-Beale.....	28	{ W. P. Daykin.....	Réparateur.....	45 00	1er do 1891..	
			{ E. B. Daykin.....	do	45 00	sept. 1894..	
			{ R. McDonald.....	Agent et télégr.	10 00	do 1895..	
		118	{ M. Patterson.....	.....	.....	.....

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

NANAIMO-COMOX ET ALBERNI.

Travaux Publics.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Télégraphistes.	Emplois.	Appointements par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.			\$ c.		
1	Nanaimo.....	0	Conj. avec le P. C.	Agent et télégraphiste	10 00	1er mars 1896	NOTE.—L'Etat exploite ces deux lignes par l'intermédiaire du bureau de l'ingénieur dirigeant à Victoria.
2	Wellington.....	5	E. & N. Ry. Co.	do	Commission. 20 00	1er avril 1893	
3	Parksville.....	23	A. McMillan	do	47 50	26 juin 1895	
4	Baie de Fanny.....	23	D. A. McMillan	Réparateur.....	65 00	18 oct. 1896	
5	Union (quai).....	9½	D. R. O'Hanley.....	do	do	22 mai 1896	
6	do (rimes).....	10	J. Dunsmuir.....	Agent	Commission. 10 00	1er avril 1893	
7	Courtney.....	7	do	do	do	1er avril 1893	
8	Comox.....	3½	M. McDonald	Agent et télégraphiste	10 00	1er nov. 1895	
	Total.....	81					Communication est établie avec les bureaux de Courtney et Baie de Fanny par le téléphone.
	<i>Embranchement.</i>						
9	Parkville.....	29½	C. T. Haslam.....	Agent et télégraphiste	50 00	27 juin 1895	
	Alberni.....						

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

TARIF SPÉCIAL.

Messages par câble.—Le tarif des messages transatlantiques transmis sur les lignes de l'État est le même que celui des dépêches ordinaires, sauf dans le cas où le tarif ordinaire est plus élevé que 25 centins, alors que le taux sur les lignes de l'État est de 4 centins par mot avec prix minimum de 25 centins par dépêche. Par exemple :

Pour les dépêches de 6 mots ou moins le tarif est de 25 cents sur les lignes de l'État.
 “ “ 7 “ le tarif est de (7 x 4 c.) 28 “ “ “
 “ “ 12 “ “ (12 x 4 c.) 48 “ “ “

TARIF REGULIER.

NOUVELLE-ECOSSE.

Ligne de Sydney-Nord à Meat Cove.—Tarif local 25-1. (13 bureaux.)

Grand Bras-d'Or.....	Tarif direct	25-1 de Sydney-Nord,	bureau W. U.
New-Campbellton (Kelly's Cove)	do	do	
Port Bevis.....	do	do	
Englishtown.....	do	do	
Baddeck.....	do	do	
Baie-Sud, Sainte-Anne.....	do	do	
Rivière-aux-Français.....	do	do	
Ingonish sud.....	do	do	
Ingonish.....	do	do	
Havre de Neil.....	do	do	
Pointe Blanche.....	do	do	
Baie Aspy.....	do	do	
Meat-Cove.....	do	do	

Ligne de Mabou à Chéticamp.—Tarif local 25-2. (6 bureaux.)

Broad Cove.....	Tarif direct	15-1 de Mabou,	bureau W. U.
Margaree S. O.....	do	do	
Havre de Margaree.....	do	do	
Margaree, N.-E.....	do	do	
Grand-Etang.....	do	do	
Chéticamp.....	do	do	

Ligne de Barrington à Cap-Sable.—Tarif local 12-1. (2 bureaux.)

Newellton.....	Tarif direct	12-1 de Barrington,	bureau W. U.
Phare du Cap-Sable.....	do	do	

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Ligne de Chatham à la Pointe Escuminac.—Tarif local 25-1. (4 bureaux.)

Baie du Vin.....	Tarif direct	15-1 de Chatham,	bureau G. N. W.
Lower Hardwicke.....	do	do	
Escuminac.....	do	do	
Phare de la Pointe Escuminac..	do	do	

Travaux Publics.

Ligne de Eastport, Me., à Campo-Bello, Grand-Manan et aux îles Whitehead (8 bureaux)
—Tarif local entre les bureaux de Grand-Manan et des îles Whitehead 15-1, Grand-
Manan et l'île Campo-Bello, 25-2 : les Îles et Eastport, Me., 25-2.

Welchpool, Campo-Bello.....	Tarif direct 25-2 de Eastport, Me., U. W. bureau.	
Flagg's Cove, Grand-Manan	do	do
Woodward's Cove.....	do	do
Grand-Harbour.....	do	do
Seal-Cove.....	do	do
Southern-Head.....	do	do
Île Cheney.....	do	do
Île Whitehead.....	do	do

QUÉBEC.

Ligne de Gaspé à l'île Anticosti, Q.; (9 bureaux)—Tarif local entre les bureaux de l'île,
25-1 ; Gaspé et les bureaux de l'île 50-2.

Pointe S.-O.....	Tarif direct 50-2 de Gaspé, bureau G. N. W.	
Lac Salé.....	do	do
Shallop Creek.....	do	do
Pointe-Sud.....	do	do
Pointe Heath.....	do	do
Baie du Renard.....	do	do
Rivière Becscie.....	do	do
Pointe-Ouest.....	do	do
Baie-des-Anglais... ..	do	do

Ligne de Meat-Cove, C.B., N.-E., aux îles de la Madeleine, Q., (8 bureaux).—Tarif local
entre les bureaux de l'île 25-1 ; Meat-Cove et les îles 50-2 ; les bureaux sur la ligne
de Meat-Cove et les îles 50-2.

Île Amherst.....	Tarif direct 50-2 de Sydney-Nord, bureau W. U.	
Phare de Amherst.....	do	do
Étang-du-Nord, village.....	do	do
Étang-du-Nord, phare.....	do	do
Cap-aux-Meules.....	do	do
Havre-aux-Maisons.....	do	do
Grosse Île.....	do	do
Grande-Entrée.....	do	do

Ligne de Meat-Cove, C.B., N.-E., à l'île Saint-Paul, Q.—Tarif local entre les bureaux sur
la ligne de Meat-Cove et Saint-Paul 50-2 (1 bureau).

Phare de l'île Saint-Paul..... 50-2 de Sydney-Nord, bureau W, U,

Ligne de Québec à la station de quarantaine de la Grosse-Île (7 bureaux)—Tarif local
entre les bureaux sur l'île d'Orléans et l'île Réaux 15-1 ; sur l'île d'Orléans, l'île
Réaux et Québec, 15-1 ; sur l'île d'Orléans et la Grosse-Île, 25-1 ; sur l'île Réaux et
la Grosse-Île, 15-1.

Saint-Pierre, île d'Orléans.....	Tarif direct 15-1 de Québec, bureau G. N. W.	
Sainte-Pétronille.....	do	do
Saint-Laurent.....	do	do
Saint-Jean.....	do	do
Saint-François.....	do	do
Île Réaux.....	do	do
Grosse-Île.....	do	do

Ligne de la Baie Saint-Paul à Chicoutimi.—Tarif local 15-1 (5 bureaux).

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la Baie Saint-Paul et se terminant à Québec, ajoutez 15c. et 1c. au tarif des lignes de l'Etat.

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la baie Saint-Paul, au delà de Québec, ajoutez le plein prix de la Compagnie du télégraphe G. N. W., au tarif des lignes de l'Etat.

Saint-Urbain.....	15.1	de la Baie Saint-Paul (Ck Qué.) bur. G. N. W.
Lacruche.....	do	do
Saint-Alexis.....	do	do
Saint-Alphonse de Bagotville.....	do	do
Chicoutimi.....	do	do

Ligne de la Malbaie à la Pointe-aux-Esquimaux avec embranchement à Anticosti. Tarif local entre les bureaux situés à pas plus de 100 milles les uns des autres 15-1 ; à plus de 100 milles, 25-1 ; sur la terre ferme et Anticosti, 50-2.

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la Malbaie et se terminant à Québec, ajoutez 15c. et 1c. au tarif des lignes de l'Etat.

Pour les affaires à l'ouest de la Malbaie, au delà de Québec, ajoutez le plein prix de la Compagnie du télégraphe G. N. W. au tarif des lignes de l'Etat.

Cap à l'Aigle.....	15.1	de la Malbaie, (Ck. Qué.) bur. G. N. W.
Sainte-Fidèle.....	do	do
Port-au-Persil.....	do	do
Saint-Siméon.....	do	do
Baie-des-Rochers.....	do	do
Rivière-aux-Canards.....	do	do
Saint-Etienne.....	do	do
Tadousac.....	do	do
Bergeronnes.....	do	do
Escoumains.....	do	do
Baie-des-Bacons.....	do	do
Mille-Vaches.....	25.1	do
Moulins de Portneuf.....	do	do
Phare de Portneuf.....	do	do
Saut-au-Cochon.....	do	do
Betsiamits (Bersimis).....	do	do
Manicouagan.....	do	do
Rivière Godbout.....	do	do
Pointe-des-Monts.....	do	do
Baie de la Trinité-Ouest.....	do	do
Baie de la Trinité-Est.....	do	do
Iles Caribou.....	do	do
Pentecôte.....	do	do
Sainte-Marguerite.....	do	do
Sept-Iles.....	do	do
Rivière Moisie.....	do	do
Sheldrake.....	do	do
Rivière-du-Tonnerre.....	do	do
Magpie.....	do	do
Rivière Saint-Jean.....	do	do
Longue-Pointe.....	do	do
Mingan.....	do	do
Pointe-aux-Esquimaux.....	do	do
Ile Anticosti, via Longue-Pointe..	50.2	do

Travaux Publics.

ONTARIO.

Ligne de Leamington à l'île Pelée (circuit du téléphone)—Tarif local entre Leamington et la Pointe Pelée, 15-1 ; terre ferme et bureaux de l'île, 25-1 ; bureaux sur l'île, 15-1 ; (6 bureaux.)

Gun Club House, terre ferme	15-1	de Leamington, bureaux G. N. W.
Pointe Pelée do	do	do
Phare de la Pointe Nord, Ile Pelée	do	do
Bassin Nord, do	do	do
do Ouest, do	do	do
do Sud do	do	do

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Ligne de Qu'Appelle (gare du C.C.P.) à Edmonton, Alberta. Tarif local, 15-1, 25-2 et 50-3 pour distances de 10 à 600 milles (13 bureaux.)

Fort Qu'Appelle	25-2	Qu'Appelle ou Saskatoon
Touchwood	do	do
Saskatoon (bur. de tél. de trans. C.C.P.)	do	do
Henriette	do	do
Battleford	do	do
Bressaylor	25-2	Saskatoon ; 50-3 Qu'Appelle ou Edmonton
Pitt	do	do
Lac-aux-Oignons	do	do
L'Original	50-3	do
Lac-à-la-Selle	do	do
Victoria	25-2	Edmonton ; 50-3 Qu'Appelle ou Saskatoon
Fort Saskatchewan	do	do
Edmonton (bur. de tél. de trans. C.C.P.)	do	do

Ligne de Mâchoire-d'Original (gare du C. C. P.) à la Montagne-des-Bois—Tarif local 25-2 (1 bureau)

Montagne des bois	25-2	de Mâchoire-d'Original.
-----------------------------	------	-------------------------

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Ligne d'Ashcroft (gare du C.C.P.) à Barkerville—Tarif local 25, 50, 75 (8 bureaux.)

Clinton	25-2	d'Ashcroft bureau du C.C.P.
Bridge Creek	do	do
150-Mile House	50-3	do
Soda Creek	do	do
Quesnelle	do	do
Stanley	75-5	do
Barkerville	do	do
Lillooet (embranchement)	50-3	do

Ligne de Victoria, tél. C.C.P. à Cap-Beale—Tarif local 50-3 (6 bureaux.)

Sooke	50-3	de Victoria, bureau de tél. C.C.P.
Pointe à la Loutre	do	do
Rivière Jordan	do	do
Port San-Juan	do	do
Phare à la Loutre	do	do
Cape-Beale	do	do

Ligne de Nanaimo à Comox—Tarif local 25-2 (8 bureaux.)

Wellington (C.C.P. et E. & N. Ry.)...	25-2 de Nanaimo ou Wellington	
Parksville.....	do	do
Baie Fanny.....	do	do
Union (quai).....	do	do
Union (mines).....	do	do
Courtney.....	do	do
Comox.....	do	do
Alberni (embranchement).....	do	do
Bureaux sur les lignes de l'Etat d'après les listes.....		140
Bureaux aux points de transfert avec les lignes de raccordement		15
Nombre total compris dans le service.....		155

N.B.—Les chiffres 25-1 et 50-2, etc., signifient que le tarif est de 25 cents ou 50 cents par dix mots et 1 cent ou 2 cents pour chaque mot en plus.

Travaux Publics.

ANNEXE N° 13.

GALERIE NATIONALE DES ARTS

RAPPORT DU CURATEUR

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1896.

Travaux Publics.

GALERIE NATIONALE DES ARTS.

BUREAU DE L'ARCHITECTE-EN-CHEF,

OTTAWA, 18 août 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1896, nous avons reçu les œuvres suivantes :

Peinture à l'huile "The Photographer" par F. Brownell, A. R. C. Cette toile a été présentée à la galerie par l'Académie royale canadienne, conformément aux termes de leur acte d'incorporation d'après lesquels les tableaux diplômés doivent être envoyés à la galerie nationale.

Une peinture à l'huile "Death of Nelson" par George Phillip Reinagle, A. R. Cette toile a été achetée par l'Etat au prix de \$1,000.00.

Dans le cours de l'année 22,961 visiteurs ont enregistré leur nom ; c'est une augmentation de 3,815 sur le nombre des visiteurs de l'année précédente.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN W. H. WATTS,

Curateur.

M. E. F. E. Roy,

Secrétaire, ministère des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE N^o 14

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

DU 1^{er} JUILLET 1867 AU 30 JUIN 1896.

Travaux Publics.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

LÉTTRES reçues et envoyées depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1896.

	Années.	Reçues.		Envoyées.
1867—Du 1er juillet au 31 décembre.....		2,075		1,511
1868 do 1er janvier au 31 décembre.....		3,498		2,317
1869 do do do do.....		3,448		2,171
1870 do do do do.....		4,961		3,185
1871 do do do do.....		6,268		3,983
1872 do do do do.....		8,333		4,428
1873 do do do do.....		10,072		5,707
1874 do do do do.....		9,800		5,043
1875 do do do do.....		9,006		5,006
1876 do do do do.....		7,971		4,773
1877 do do do do.....		7,517		4,425
1878 do 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 do.....		9,599		5,529
1882 do do do do.....		10,505		5,699
1883 do do do do.....		11,633		6,227
1884 do do do do.....		13,114		6,903
1885 do do do do.....		8,977		5,321
1886 do do do do.....		9,644		5,352
1887 do do au 30 juin.....		4,866		2,735
1887 do 1er juillet do 1888.....		10,493		6,343
1888 do do do 1889.....		10,522		7,042
1889 do do do 1890.....		10,098		7,448
1890 do do do 1891.....		10,576		7,286
1891 do do do 1892.....		11,637		6,700
1892 do do do 1893.....		11,720		6,220
1893 do do do 1894.....		9,517		6,028
1894 do do do 1895.....		10,190		5,148
1895 do do do 1896.....		10,223		5,573

NOMBRE de chèques passés du comptable chez le secrétaire et qui ont été expédiés par la poste, de 1882 à 1896.

Années.		Nombre.
1882.....	Du 22 septembre au 30 juin 1883.....	1,566
1883.....	Du 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
1892.....	do do do 1893.....	7,174
1893.....	do do do 1894.....	7,792
1894.....	do do do 1895.....	8,745
1895.....	do do do 1896.....	9,849

CHÈQUES émis par le ministère des finances et expédiés par le secrétaire.

Années.		Nombre.
1885.....	Du 1er avril au 30 juin 1885.....	245
1885.....	Du 1er juillet do 1886.....	954
1886.....	do do 1887.....	1,158
1887.....	do do 1888.....	918
1888.....	do do 1889.....	887
1889.....	do do 1890.....	908
1890.....	do do 1891.....	790
1891.....	do do 1892.....	820
1892.....	do do 1893.....	822
1893.....	do do 1894.....	868
1894.....	do do 1895.....	594
1895.....	do do 1896.....	267

LÉTTRES reçues et envoyées par le bureau de l'architecte en chef, du 1er janvier 1880 au 30 juin 1896.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1880—Du 1er janvier au 30 juin.....		1,273
1880—Du 1er juillet do 1881.....		2,943
1881 do do 1882.....		2,859
1882 do do 1883.....	3,538	4,600
1883 do do 1884.....	3,860	6,004
1884 do do 1885.....	4,500	6,718
1885 do do 1886.....	6,075	6,450
1886 do do 1887.....	6,816	6,380
1887 do do 1888.....	6,947	6,870
1888 do do 1889.....	6,484	7,667
1889 do do 1890.....	7,448	6,578
1890 do do 1891.....		7,751
1891 do do 1892.....	6,113	4,260
1892 do do 1893.....	7,428	6,453
1893 do do 1894.....	6,900	†4,517
1894 do do 1895.....	7,538	†5,327
1895 do do 1896.....	7,843	5,783

* Le nombre exact de lettres reçues ne peut pas être définitivement donné, mais sera à peu près dans la même proportion que les lettres envoyées l'année dernière.

† La diminution dans le nombre des lettres envoyées provient du changement opéré le 1er janvier 1894 dans la manière de transmettre les comptes au secrétaire. Jusque là une lettre accompagnait chaque compte, mais maintenant un paquet de comptes va avec chaque lettre.

Travaux Publics.

LETTRES envoyées par le bureau de l'ingénieur en chef, de janvier 1880 au 30 juin 1896.

Années.	—	Nombre.
1880.....	Du 10 janvier au 30 juin.....	418
1880.....	do 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
1892.....	do do do 1893.....	4,232
1893.....	do do do 1894.....	3,966
1894.....	do do do 1895.....	4,603
1895.....	do do do 1896.....	4,239

NOTE—Les lettres, en comptant les rapports, reçues au bureau de l'ingénieur en chef peuvent être estimées à raison de deux reçues pour une envoyée.

ANNEXE N° 15.

ÉTAT DÉTAILLÉ DE LA DÉPENSE

RÉPARATIONS, ETC.,

ÉDIFICES PUBLICS, CANADA

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

O. DIONNE, Comptable.

Depenses à compte des "Edifices publics, réparations," etc.—*Suite.*

N ^o	Nom de l'édifice.	RÉPARATIONS.										Grand total.		
		Réparations aux toitures et cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et briques, etc.	Peintures, vitrages, etc.	Reparations extraordinaires.	Frais de voyages, télégrammes, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Loyer.	Mobilier, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	\$	c.
11	Québec—Fin. Report.	342 15	10 50	135 00	7 75		779 81	1,275 21	466 60			1,222 03	11	
12	Montréal, bâtisse des immigrants	34 22					34 22	34 22				466 60	11	
13	do b. du rev. de l'int.	7 75					7 75	34 22				34 22	12	
14	do bureau de poste.	442 26			45 45		38 75	66 40				3,094 53	13	
15	Québec, citadelle.	51 85					408 88	1,070 09				1,315 89	14	
16	do b. du com. des trav.	16 79					32 59	82 59				198 82	15	
17	do douane.	142 68					15 47	223 63				9 00	16	
18	do bur. de l'ingénieur.	14 50					18 40	378 74				144 00	17	
19	do entr. de vérification b. de l'insp. du gaz.	26 25					87 40	230 08				196 55	18	
20	do observatoire.						203 84	203 84				6 00	19	
21	do bureau de poste.				33 60			74 35				156 30	20	
22	do édifices du quai de la Reine.						179 75	179 75				25 00	21	
23	Rimouski, bureau de poste						95 37	95 37					22	
24	Rivière-du-Loup, b.d. poste						12 60	12 60				1 50	23	
25	Sherbrooke, bur. de poste.						21 90	21 90				177 00	24	
26	Sorel						4 90	4 90				2 00	25	
27	Saint-Henri.	467 65					451 99	919 64				9 00	26	
28	Saint-Hyacinthe, b. de poste						227 72	227 72				9 00	27	
29	Saint-Jérôme	55 00					59 90	59 90				2 00	28	
30	Saint-Jean	37 70					37 70	37 70				61 90	29	
31	Saint-Lin, (Laurentides) b. de poste	647 36					287 18	647 36				350 00	30	
32	Trois-Rivières, douane	59 00					173 94	293 94				329 70	31	
33	do bur. de poste	256 20					273 68	273 68				5 20	32	
34	Valleyfield						269 40	269 40				81 71	33	
35	Farmham-Ouest						496 34	496 34					34	
36	Québec, en général.	2,044 71	219 50	135 00	369 68		179 45	7,387 63	901 32	1,315 30	656 97	3,740 45	35	
	Total pour Québec.						526 79	3,214 44	901 32	1,315 30	656 97	3,740 45	36	

N ^o	Nom de l'édifice.	RÉPARATIONS.										Grand total.		
		Réparations aux toitures et cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et briques, etc.	Peintures, vitrages, etc.	Reparations extraordinaires.	Frais de voyages, télégrammes, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Loyer.	Mobilier, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	\$	c.
1	Almonte, bureau de poste.	2 00						2 00					2	
2	Amherstburg	37 62					37 62	37 62					3	
3	Barrie	117 80					99 32	117 80				18 60	4	
4	Belleville	99 32					12 10	12 10				19 25	5	
5	Berlin	12 10					19 25	19 25				18 85	6	
6	Brampton	11 25					15 10	15 10				3 75	7	
7	Brantford	185 00					10 07	10 07				14 25	8	
8	Brockville	15 10					134 75	134 75				7 00	9	
9	Carleton Place	17 25					36 40	694 90				375 00	10	
10	Cayuga	1 50					45 18	45 18				5 70	11	
11	Chatham	301 60					5 70	5 70				207 85	12	
12	Clifton						12 80	12 80				10 00	13	
13	Cobourg						7 00	7 00				11 75	14	
14	Cornwall						90 10	120 57				120 57	15	
15	Dundas						69 86	546 31				546 31	16	
16	Galt						17 03	17 03				17 03	17	
17	Goderich						83 41	847 81				121 29	18	
18	Guelpi						38 95	38 95				13 75	19	
19	Hamilton, douane						114 30	986 80				6 00	20	
20	do salle d'exercices						41 45	41 45				0 94	21	
21	do bureau de poste.						160 87	659 32				20 00	22	
22	Kingston, douane	221 06					1 25	1 25				4 05	23	
23	do entrepôt de vérif.	230 23					189 04	189 04				4 20	24	
24	Lindsay						62 56	62 56				2,080 00	25	
25	London, douane.						872 50	872 50				600 00	26	
26	do casernes.						383 28	383 28				200 00	27	
27	Napanee	53 66					1 25	1 25				171 90	28	
28	do bureau de poste.	1 25					189 04	189 04				479 50	29	
29	Norwich, b. du rev. de l'int.						62 56	62 56				850 00	30	
30	Orangville, bur. de poste.						1 25	1 25				4,838 50	31	
31	Ottawa, banquer de édifice						156 46	156 46				66 76	32	
32	do dép. de ch. b. du c.						116 23	116 23				2,080 00	33	
33	do b. d'ex. du s. civil						2,811 10	2,811 10				600 00	34	
34	do entrepôt de vérif.						3,826 59	3,826 59				200 00	35	
35	do musée géologique.						50 00	50 00				171 90	36	
36	do bloc Languevin	156 46					15 46	15 46				850 00	37	
37	do bureau de poste.	89 81					634 37	634 37				479 50	38	
38	do imp. de l'Etat.	6,439 92					26 42	26 42				810 83	39	
39	do édifice public						3,259 54	3,259 54				2,954 33	40	
40	do ateliers						15,461 30	15,461 30				90,964 42	41	
41	do cours suprême						50 00	50 00				1,442 84	42	
42	do bureaux des trad.						240 00	240 00				1,442 84	43	
43	do rue Sussex						240 00	240 00				175 00	44	
44	A reporter	8,155 73	161 60	2,385 21	1,265 78		8 20	4,836 68	21,043 72	79,401 28	6,109 74	3,909 62	45	
45	Bouilloire neuve. c. Appareil de chauffage amélioré.													

d. Bouilloire neuve. c. Appareil de chauffage amélioré.

DÉPENSES à compte des "Édifices publics, réparations," etc.—*Suite.*

Numéro.	NOM DE L'ÉDIFICE.	RÉPARATIONS.										Total pour les réparations.	Gages.	Loyer.	Mobiliers, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.	
		Ferroment, plomberie, etc.	Reparations aux toitures de cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et brique, plâtrage, etc.	Peinture, vitrage, etc.	Reparations extraordinaires.	Frais de voyages, télégrammes, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Cages.								
<i>Ontario—Suite.</i>																			
46	Report.....	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
47	Owen-Sound, bur. de poste	8,155 73	161 60	2,385 21	1,513 66	2,716 80	1,265 78	5 00	4,826 08	21,043 72	79,491 28	6,109 74	3,809 62	1,488 12	111,942 48	46			
48	Pembroke, do	9 34							4 00	13 84	37 80			7 00	13 34	47			
49	Peterboro', douane.					37 50			71 29	71 29				15 86	87 15	48			
50	do bur. de poste.								7 78	7 78					7 78	50			
51	Petrola, do															51			
52	Pointe-Édouard, quai-canal du bétail.			20 00					79 50	79 50				3 00	20 00	52			
53	Port-Arthur, bur. de poste.								4 48	4 48				4 00	4 48	53			
54	Port-Corbore, do								15 50	15 50	300 00				319 50	54			
55	Prescott, do								22 25	22 25					22 25	55			
56	Smith's Falls, do								58 75	58 75			96 00		154 75	56			
57	Stratford, do								27 10	27 10					30 10	57			
58	do b. de poste temporaire								34 44	34 44					100 00	58			
59	Strathroy, bur. de poste.								7 88	7 88					34 44	59			
60	Ste-Catherine, do	93 56							107 03	200 59				2 00	9 88	60			
61	St-Thomas, do	6 50	6 00						30 25	42 75				5 00	200 59	61			
62	Trenton, do														47 75	62			
63	Toronto, bur. des examinateurs du service civil.											77 20			77 20	63			
64	Toronto, douane.					1,301 00			172 56	1,473 56					1,473 56	64			
65	do salle d'exercices.	604 09	7 10						50 10	661 20					751 29	65			
66	do bur. de l'ingénieur											280 60			331 35	66			
67	do entrepôt de vérif.	140 68				322 00	2,703 00	30 00	13 90	3,209 58			40 00		3,249 58	67			
68	do bureau du revenu de l'intérieur.														15 41	68			
69	do bur. de poste.	15 41							148 08	361 82					16 50	69			
70	Walkerton, do	172 48				41 31			301 30	29 62				2 00	31 62	70			
71	Windsor, do	157 75	7 25						101 00	178 75				4 50	192 25	71			
72	En général, Ontario.			11 00					93 80	395 10					395 10	72			
Total pour Ontario.....		9,377 91	181 95	2,416 21	1,513 66	4,423 67	4,263 78	132 00	6,002 82	28,317 00	79,781 28	6,376 54	4,010 37	11,552 28	120,237 74				

Travaux Publics.

Numéro.	NOM DE L'ÉDIFICE.	Frais de voyage, télégrammes, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Gages.	Loyer.	Mobiliers, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.
1	Brandon, bureau de poste.	70 50		104 26				10 00	114 26	1
2	Winnipeg, b. de l'architecte	32 37		32 37				205 72	205 72	2
3	do de la Couronne	15 83		52 78				11 75	208 12	3
4	do douane							10 50	133 75	4
5	do bureau des terres féd.			47 00				4 20	86 74	5
6	do b. de l'ingénieur	8 00		8 00				16 70	459 50	6
7	do entrepôt de vérif	4 11		45 66				1 50	62 36	7
8	do dep. des innings.								1 50	8
9	do bureau du rev.								184 35	9
10	do bureau de poste	30 90		397 49				27 08	489 94	10
11	En général, Manitoba.	49 70	7 15	56 85	1,900 00			21 55	1,978 40	11
Total pour Manitoba.....		457 54	15 36	744 41	1,900 00	451 50	468 17	355 59	3,919 67	
<i>Territoires du Nord-Ouest.</i>										
1	Battleford, bur. d. sauvages	2 38		2 38				3 00	71 00	1
2	Calgary, palais de justice.	23 03		482 04				9 55	645 24	2
3	do bureau de poste.								2 50	3
4	Edmont n, bur. des terres féd.	2 50		2 50					2 50	4
5	do bur. des terres et d'engr.	189 35		222 80				5 00	227 80	5
6	Lethbridge, bur. de justice.	142 56		357 91					387 91	6
7	Macleod, palais de justice.								250 00	7
8	Maple-Creek, b. des terres féd.								30 50	8
9	Moose-Jaw, pal. d. justice	15 70		15 70					62 00	9
10	Moosemin, do								87 75	10
11	do caserne de la police à cheval.	16 10		16 10					15 70	11
12	Prince-Albert, p. de justice								50 00	12
13	do bur. d'engr.							3 00	19 10	13
14	Qu'Appelle, bur. de l'insp. des pêcheries.	83 35		83 35					16 00	14
15	Régina, b. du c.m. des trav	58 28		83 35					204 95	15
16	do douane	58 28		126 84					150 25	16
17	do bur. des terres féd.	22 70		205 94					58 28	17
18	do resid. du Lt.-Gov.			22 70					474 22	18
19	do bureau de poste								37 80	19
20	Wolseley, douane.								112 10	20
21	Yorkton, b. des terres féd.	250 00	33 80	283 80	953 98				33 34	21
22	T. N.-O. en général.	250 00	33 80	283 80	953 98			38 03	1,275 76	22
Total pour les T. N.-O.		32 70	716 59	1,851 50	953 93	370 00	848 86	190 38	4,214 67	

f. Fournaise neuve. g. Planchéage, ouvrage de menuiserie et de peinture.

Dépenses à compte des "Edifices publics, réparations," etc.—Fin.

Numéro.	NOM DE L'ÉDIFICE.	RÉPARATIONS.										Grand total.	Entretien des édifices, etc.				
		Ferronnerie, plomberie, etc.	Reparations aux toitures et cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et briques, etc.	Peinture, vitrage, etc.	Reparations extraordinaires.	Frais de voyages, télégrammes, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Loyer.			Mobilier, tapis, etc.			
		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.
1	Colombie-Britannique.																
1	Nanaimo, bureau de poste.																
2	New-Westminster, bureau de poste.		8 00														
3	Vancouver, mag. militaire		16 06		10 34												
4	do. bur. de poste.	207 15															
5	Victoria, douane	16 40															
6	do. bur. de l'ingenieur.																
7	do. hôpital de la mar.																
8	do. bur. de poste.	53 15			15 70												
9	William's-Head, st. d. quar.	261 75		8 93	23 43												
10	En général, C.-B.																
	Total pour la C.-B.	538 45	30 06	8 93	23 43	26 04	700 00	60 50	825 27	2,212 08	228 00	804 00	118 87	3,628 49			

RÉCAPITULATION.

Provinces maritimes.....	2,560 66	53 70	176 81	2,014 41	822 52	2,244 97	541 75	2,483 15	10,897 97	575 00	2,890 14	1,224 77	447 37	16,025 25
Québec.....	2,044 71	847 51	219 50	135 00	369 68	.....	526 79	3,214 44	7,357 63	901 82	1,315 30	656 97	3,740 45	13,971 67
Ontario.....	9,377 91	181 95	2,416 21	1,513 66	4,423 67	4,268 78	132 00	6,002 82	28,317 00	79,781 28	6,577 54	4,010 37	1,552 28	120,237 47
Manitoba.....	457 94	15 86	15 30	.....	37 65	.....	49 70	168 86	744 41	1,900 00	451 50	468 17	355 59	3,919 67
Territoires du Nord-ouest.	852 21	.....	.....	.....	32 70	.....	250 00	716 59	1,851 50	953 93	370 00	848 86	190 38	4,214 67
Colombie-Britannique.....	538 45	30 06	8 93	23 43	26 04	700 00	60 50	825 27	2,212 68	228 00	804 00	264 94	118 87	3,628 49
Grands totaux.....	15,831 48	1,128 58	2,836 75	3,686 50	5,712 26	7,213 75	1,560 74	13,411 13	51,381 19	84,339 53	12,397 48	7,474 08	6,404 94	161,997 22

h. Construction d'un chemin conduisant au quai.

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU MINISTÈRE DES

CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1^{er} JUILLET 1895 AU 30 JUIN 1896

SOU MIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS REVISÉS DU CANADA,
CHAPITRE 37, SECTION 28

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



O T T A W A

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

1897

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A Son Excellence le Très-honorable sir John Campbell Hamilton-Gordon, comte d'Aberdeen, etc., etc., gouverneur général du Canada, etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des chemins de fer et canaux du Canada couvrant le dernier exercice compris entre le 1^{er} juillet 1895 et le 30 juin 1896.

Le tout respectueusement soumis,

ANDREW G. BLAIR,
Ministre des chemins de fer et canaux.

MATIÈRES.

	Partie.	Pag
Rapport de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.....	.....	ix-lxxxix
Rapport du député du ministre et ingénieur en chef, y compris rapport de l'administrateur général des chemins de fer de l'État et des contrôleurs des canaux	I	3-151
Rapport du secrétaire du comité des chemins de fer du Conseil privé..	I	155
Relevés du comptable du département.....	II	3-47
Chemins de fer subventionnés—Lois les concernant....	III	3-52
Divers états, y compris—		
Contrats conclus.....	IV	3
Propriétés publiques louées	IV	6
Propriétés achetées ou endommagées.....	IV	12
Statistique des canaux, 1895.....	V	3-175
Statistique des chemins de fer, 1896.	VI	3-80
Rapport de la commission des voies de grande navigation.....	VII	3-23

[Pour l'annexe voir la fin du volume.]

CARTES

ACCOMPAGNANT LE RAPPORT DU MINISTRE.

CHEMINS DE FER.

1. Carte générale du Canada.
2. Nouvelle-Écosse, Cap-Breton, Ile du Prince-Édouard et partie du Nouveau-Brunswick.
3. Nouveau-Brunswick et parties du Maine et de Québec.
4. do do do y compris Montréal.
5. Ontario-est et partie de Québec.
6. Ontario-ouest.
7. Nord du lac Supérieur.
8. Du lac Supérieur au Manitoba.
9. Manitoba et Assiniboine.
10. Assiniboine et Saskatchewan.
11. Assiniboine et Alberta aux Montagnes-Rocheuses.
12. Colombie-Britannique.

CANAUX.

13. Canaux du Saint-Laurent, de l'Ottawa, de Rideau et du Richelieu.
14. Canal Welland.
15. Canal de Trent et Murray.
16. Canal du Saut-Sainte-Marie, et canal de St. Mary's Falls, Michigan.

RAPPORT

1895-96.

A Son Excellence

Le comte d'Aberdeen,

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 1896.

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 (annexe n° 2) on trouvera des relevés des sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère, aussi des relevés qui indiquent les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction, sur chacun des chemins de fer de l'Etat et sur le chemin de fer Canadien du Pacifique en ce qui concerne le gouvernement; ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et les chiffres totaux qu'ont atteints les subventions payées.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.*

Dans une annexe se trouve un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis pour l'exercice terminé le 30 juin 1896, par les compagnies de chemin de fer canadiens, en conformité de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer au Canada, y compris ceux de l'Etat.

Les faits généraux suivants qui ressortent de ces relevés offrent de l'intérêt.

Le nombre des chemins de fer en exploitation, y compris les deux appartenant à l'Etat, l'Intercolonial et celui de l'Ile du Prince-Edouard, était de 130; un certain nombre cependant sont affermés ou appartiennent à des compagnies qui se sont fusionnées, et indépendamment des chemins de fer de l'Etat, le nombre des compagnies maîtresses est aujourd'hui de 77.

* Il est bon de faire observer que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, tandis que l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a étendu le sien jusqu'au 30 septembre 1896. Les renseignements relatifs aux lignes subventionnées dans le cours des années précédentes s'étendent dans le rapport général jusqu'à la fin de décembre, ce qui donne le résultat des travaux de l'année. Cette année, toutefois, on a jugé nécessaire de restreindre l'exposé aux opérations de l'exercice.

Le nombre de milles de chemins de fer terminés était de 16,387, soit une augmentation de 296 milles, outre 2,106 milles de voies de garage ou d'évitement. Il y avait 16,137 milles en rails d'acier, et 16,270 milles en exploitation.

Le capital versé s'élevait à \$899,817,900, ce qui accuse une augmentation de \$5,177,341. En ceci, cependant, il est nécessaire d'attirer l'attention à la note au bas de la page 32 de l'annexe, partie I., page 32. Les recettes brutes de tous ces chemins de fer se sont élevées à \$50,545,569, soit une augmentation de \$3,760,082, et les frais d'exploitation à \$35,042,655, soit une augmentation de \$2,292,986, comparée à l'année précédente, ce qui porte les recettes nettes de l'année à \$15,502,914, soit une augmentation de \$1,467,096. Les trains ont transporté 14,810,407 voyageurs, soit une augmentation de 822,827, et le transport des marchandises s'est élevé à 24,266,825 tonnes, soit une augmentation de 2,742,404 tonnes. Le nombre total de milles parcourus par les convois a été de 44,500,602, soit une augmentation de 3,838,712 milles. Le relevé des accidents constate que 11 voyageurs ont été tués, mais dont pas un n'a dû sa mort soit à une collision ou à un déraillement.

DÉPENSES DES CHEMINS DE FER.—COMPTE DU CAPITAL.

AVANT ET DEPUIS LA CONFÉDÉRATION.

La liste qui suit indique la somme totale, portée au compte du capital, que le gouvernement a employée à l'exécution des travaux de chemins de fer, comprenant la période avant la confédération et s'étendant jusqu'au 30 juin 1896.

DÉPENSES DU GOUVERNEMENT AUTRES QUE PAR SUBVENTION.

(a.) Réseau du chemin de fer Intercolonial tel qu'établi par l'acte 54-55 Vic., ch. 50 (1891)	\$55,267,044 63
Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.....	3,750,565 38
Chemin de fer Montréal et Ligne Courte Européennrie	333,942 72
(b) Embranchement de Carleton.....	48,410 48
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Travaux exécutés par l'Etat et transportés à la C ^{ie} du chemin de fer Canadien du Pacifique, y compris les sommes payées conformément à la sentence arbitrale pour travaux dans la C.-B.	31,079,833 27
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Autres dépenses pour arpentages, explorations, lignes télégraphiques, le chemin Dawson, l'écluse de Fort-Frances, etc.....	6,639,581 43
(c.) Chemin de fer Annapolis et Digby.....	119,225 80
Total des dépenses faites par l'Etat sur les chemins de fer.....	\$98 238,603 71

(a.) Certaines sommes, total, \$296,872,90, primitivement portées au capital et employées avant la confédération sur des chemins de fer qui sont devenus une partie de l'Intercolonial, ont été subséquemment portées au "fonds consolidé", (voir la note du comptable, partie II, p. 32. Elles ne sont pas comprises dans l'état qui précède.

(b.) Ce qui est la différence entre \$88,410.48 dépensés par l'Etat et la somme de \$40,000 versée entre les mains de celui-ci en mars 1893 par la municipalité de Saint-Jean, à laquelle le chemin a été transporté.

(c.) Ce qui représente la dépense en sus de la somme de \$500,000 accordée à titre de subvention par l'acte spécial 52 Vic., ch. 8 (1889), somme qui est maintenant comprise dans les "subventions aux chemins de fer" au titre de "Chemins de fer de l'Ouest" (voir relevés du comptable, p. 47, partie II), cette section ayant été transférée à cette compagnie.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Chemin de fer Canadien du Pacifique.....	\$25,000,000 00
(d.) Chemin de fer Canadien du Pacifique—Prolongement jusqu'à Québec.....	1,500,000 00
(e.) Chemin de fer Canada-Central.....	1,525,250 00
Chemin de fer des comtés de l'Ouest (Annapolis et Digby).....	500,000 00
(f.) Autres chemins de fer.....	13,135,282 03
Total payé comme subventions.	\$41,660,532 03
Total des dépenses—compte du capital...	\$138,899,135 74

Cette somme ne comprend pas la subvention annuelle de \$186,600 payable pendant vingt ans à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest à compter du 1^{er} juillet 1889; non plus que le versement annuel de la somme de \$119,600 au gouvernement provincial de Québec, soit 5 pour 100 sur la somme de \$2,394,000 concédée par l'Acte 47 Vict., chap. 8 (1884) pour la ligne entre Ottawa et Québec, lequel montant a été transféré au compte de la dette publique comme passif. (*Voir* comptes publics de 1895-96, p. x.) Le ministère des finances s'occupe de ces deux articles de compte.

La somme dépensée chaque année paraît aux relevés du comptable, partie II.

ROUTE TRANSCONTINENTALE PAR CHEMINS DE FER CANADIENS.

DE HALIFAX OU SAINT-JEAN À MONTRÉAL.

Il y a aujourd'hui un choix de quatre routes entre Halifax et Montréal, dans chacune desquelles l'Intercolonial est utilisé soit en partie soit sur tout son parcours, comme suit (les noms adoptés sont ceux des lignes principales) :

Route du chemin de fer Intercolonial—

	Milles.
Par l'Intercolonial jusqu'à la Pointe-Lévis.....	675
Le Grand-Tronc.....	173
	848

(Ou par bateau-passeur de Lévis à Québec et de là par le chemin de fer du Nord, chemin de fer Canadien du Pacifique, 173 milles.)

Route du chemin de fer Canadien du Pacifique—

Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.....	275
Par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et le chemin de fer Maine-Central jusqu'à Mattawamkeag.....	146
Par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Montréal.....	334
	755

(d.) Sur cette somme \$970,000 ont été employées à l'achat d'obligations du chemin, lesquelles furent subséquemment annulées sous l'empire de l'acte 54-55 Vict., chap. 11.

(e.) Y compris \$85,250 remboursées à la ville de Pembroke.

(f.) Y compris la valeur des vieux rails transférés.

Route du chemin de fer Grand-Tronc—

	Milles.
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.....	275
Par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick.....	90
Par le chemin de fer Maine-Central.....	224
	<hr/>
Total jusqu'à Danville-Junction.....	589
Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal.....	270
	<hr/>
	859

Route du chemin de fer Témiscouata—

	Milles.
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.....	275
Par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick jusqu'à Edmundston.....	170
Par le chemin de fer Témiscouata jusqu'à la Rivière-du- Loup.....	81
Par l'Intercolonial jusqu'à Lévis.....	115
Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal.....	173
	<hr/>
	814

DE MONTRÉAL À LA COTE DU PACIFIQUE.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTE — On trouvera dans le rapport annuel du département pour l'exercice 1887 un état quelque peu détaillé des affaires du gouvernement avec cette compagnie.

Ligne-mère.

	Milles.
De Québec à la Jonction Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal).....	159
De Montréal (à la tête des eaux transatlantiques de la navigation à la Jonction Saint-Martin).....	13
De la Jonction Saint-Martin à Callander.....	331
De Callander à Port-Arthur.....	649
De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (en face de Win- nipeg).....	428
De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry.....	1,257
De Savona's-Ferry à Port-Moody, océan Pacifique....	213
	<hr/>
De Port-Moody à Vancouver, Burrard Inlet.....	15
	<hr/>
Total de Montréal à Vancouver	2,906
	<hr/> <hr/>

Pour cette partie la
Cie a été directe-
ment subventionnée
par l'Etat en vertu
de son contrat.

Ce chemin a été ouvert à la circulation d'une extrémité à l'autre le 28 juin 1886.

L'acte 51 Vict., ch. 32, a approuvé et ratifié une convention portant la date du 18 avril 1888, provisoirement intervenue entre le gouvernement et la compagnie, mettant fin aux restrictions contenues dans l'article quinze du premier contrat passé pour la construction du chemin et qui empêchaient le parlement canadien pendant vingt ans d'autoriser la construction de voies ferrées au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, d'un point quelconque à ou près de ce chemin, excepté celles allant dans la direction sud-ouest. Par cette convention le gouvernement s'est obligé à garantir le

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

paiement d'un intérêt de $3\frac{1}{2}$ pour 100 sur une émission d'obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de quinze millions de piastres, pendant une période n'excédant pas cinquante ans—les terres non vendues de la subvention de la compagnie, estimées à près de cinquante millions d'acres, devant constituer la garantie de ces obligations. Le ministère des finances exécuta en ce moment les détails. Un acte d'hypothèque en faveur de fidéicommissaires spéciaux, dont l'un est le ministre des finances, a été exécuté le 2 juin 1888 après avoir préalablement fait l'objet d'un arrêté du conseil du premier du même mois, et cette hypothèque, qui constitue la dite garantie, couvre les terres invendues de la subvention de la compagnie s'élevant à 14,934,238 acres.

L'acte passé en 1891, 54-55 Vic., ch. 11, concernant la partie du chemin de fer du Pacifique dite chemin de la Rive-Nord, a autorisé l'annulation des bons hypothécaires de cette partie du chemin de fer, dont une valeur de \$1,108,626 avait été achetée par le gouvernement pour la somme de \$970,000 (partie d'une somme de \$1,500,000 votée par le gouvernement dans le cours des années 1884-85 pour assurer au port de Québec accès pour les trains et le commerce du chemin de fer Canadien du Pacifique), et l'acquit de cette compagnie de toute créance relative à ces obligations. L'acte imposait pour condition que la compagnie passerait un acte de convention par lequel elle s'obligerait à terminer et fournir avec toute diligence les travaux et le matériel suivant, savoir :—

“ Matériel roulant, y compris wagons-lits, wagons à voyageurs et à bagages, wagons-poste et à messageries, locomotives et wagons à marchandises, de qualité égale à ceux qui servent sur les autres parties du réseau ferré de la compagnie, ce qui entraînerait une dépense d'environ trois cent cinquante mille piastres.

“ Améliorations sur toute la ligne entre la jonction Saint-Martin et la cité de Québec, de manière à rendre cette section aussi parfaite que les autres sections du Pacifique Canadien, y compris les facilités additionnelles pour les voyageurs à presque chaque station, une augmentation d'espace pour la manutention du fret, l'allongement des quais et des voies de garage, de nouveaux garages pour le développement du trafic de la pierre, du bois et autres exploitations, la substitution de ponts en fer aux ponts de bois sur la ligne du chemin de fer de la Rive-Nord, et la construction des travaux spéciaux suivants :

(1.) Dans la cité de Québec :

(a.) Un élévateur à grain.

(b.) Un hangar à farine.

(c.) Les améliorations et facilités locales qui seront nécessaires pour le mouvement du trafic de cette cité ;

(2.) A Trois-Rivières :

(a.) Un élévateur à grain ;

(b.) Améliorations au chemin de fer de ceinture ;

(c.) Améliorations sur l'embranchement des Piles ;

“ Les dites améliorations sur la ligne entière devant entraîner une dépense d'environ trois cent mille piastres en sus de la dépense pour le matériel roulant ;

“ Le tout devant être complété à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux.”

En exécution de cet acte et à la demande de la compagnie, un arrêté du conseil a été passé le 14 décembre 1891 exposant les faits et approuvant l'exécution d'un

projet d'acte de convention par lequel la compagnie s'obligeait à exécuter les travaux stipulés dans l'acte et à y faire les dépenses suivantes savoir :—

“ Au moins deux cent mille piastres (\$200,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le 1^{er} jour d'avril 1893, un montant total d'au moins trois cent cinquante mille piastres (\$350,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le 1^{er} jour d'avril 1894, un montant total d'au moins cinq cent mille piastres (\$500,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le 1^{er} jour d'avril 1895, et un montant total d'au moins six cent cinquante mille piastres (\$650,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le 1^{er} jour d'avril 1896, sauf, pour les réparations et les renouvellements dont la nécessité n'existe pas encore, un prolongement de temps que Son Excellence le gouverneur en conseil jugera à propos d'accorder.”

Le 22 décembre 1891 l'acte de convention ainsi autorisée fut régulièrement signé. Les travaux sont en cours d'exécution, mais n'ont pas encore été inspectés.

Dans la convention du 20 septembre 1886, exécutée en vertu d'un arrêté en conseil du 2 de ce mois, et qui constituait la base du règlement final des matières pendantes entre le gouvernement et la compagnie avant le transfert du chemin à cette dernière, une disposition spéciale fut insérée en cas de contestations au sujet de la condition dans laquelle devait être livré l'ouvrage exécuté dans la Colombie-Britannique par le gouvernement, la compagnie l'acceptant, sujet aux changements et corrections de défauts, s'il y en avait, suivant les devis et les conditions des contrats, sauf les modifications faites à ces derniers par le gouvernement avant le 21 octobre 1880.*

Pour régler toutes ces questions, une commission spéciale d'arbitrage a été constituée par un arrêté du conseil le 5 janvier 1888. Les arbitres ont rendu leur décision, et elle a été communiquée au gouvernement en octobre 1891. Ce gouvernement aura à payer \$579,255.20 à la compagnie, qui en demandait \$12,000,000. Le chiffre de la sentence arbitrale représente la valeur d'ouvrage 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.

La valeur totale des travaux ainsi exécutés jusqu'au 1^{er} septembre 1896, suivant le rapport du fonctionnaire officiel qui en a charge, est de \$568,006.15, ce qui comprend les dépenses, \$202,675.20, antérieures à la date de la sentence arbitrale, ce qui laisse encore un montant de \$11,249.05 à dépenser. On verra à l'annexe, partie I, p. 95, le rapport de l'ingénieur qui a surveillé les travaux exécutés.

Il est à remarquer que pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896, la compagnie a exploité au Canada 6,211 milles de chemin de fer, y compris les lignes affermées, et que les recettes brutes ont été de \$20,175,384.99 (contre 6,159 milles de chemin, et \$17,912,273.60 de recettes pendant l'exercice précédent). Le total des frais d'exploitation s'est élevé à \$12,202,360.50, laissant une recette nette de \$7,973,024.49, soit une augmentation de \$1,343,356.89 sur les recettes nettes de l'exercice précédent. La compagnie a transporté 3,036,619 voyageurs et 4,576,633 tonnes de marchandises. Ces chiffres, qui ne s'appliquent qu'au trafic sur le territoire canadien, sont extraits de l'état attesté de la compagnie fourni conformément aux exigences de l'Acte des chemins de fer. (Voir statistique des chemins de fer, partie VI.)

*Date du contrat de la compagnie.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'Etat sont: le chemin de fer Intercolonial, l'embranchement de Windsor (entretien seulement) et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, faisant une longueur totale de 1,397 $\frac{1}{2}$ milles.

On trouvera plus loin des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation; ils sont donnés aux annexes, partie I, où l'on trouvera des rapports par l'ingénieur en chef du ministère, le directeur général des chemins de fer de l'Etat, et les contrôleurs généraux de ces chemins.

Les comptes du revenu général de 1895-96 établissent comme suit la situation financière de ces lignes pendant le dernier exercice.

Le régime de l'Intercolonial comprend 1,142 milles en exploitation. Les recettes se sont élevées à \$2,957,640.10, et les frais d'exploitation à \$3,012,827.62, ce qui accuse une perte de \$55,187.52.

L'embranchement Windsor est entretenu, mais non pas exploité, par l'Etat, qui reçoit un tiers du total des recettes. Sa longueur est de trente-deux milles. Les recettes de l'Etat ont été de \$36,561.83, et les frais d'entretien \$16,476.46, ce qui a laissé un profit de \$20,685.37.

Le chemin de l'île du Prince-Edouard a 211 milles de longueur. Les recettes se sont élevées à \$149,654.78 et les frais d'exploitation à \$232,905.69; les pertes de l'exercice se trouvant conséquemment de \$78,662.02.

Les recettes brutes de toutes les voies ferrées de l'Etat pendant le dernier exercice se sont élevées à \$3,140,678.47, et si on les compare à celles de l'année précédente elles accusent une augmentation de \$11,228.10. Les frais d'exploitation se sont élevés à \$3,254,442.64, soit une augmentation de \$69,994.64. Les réparations et la reconstruction de quais sur l'Intercolonial, surtout de ceux situés à Halifax et à Richmond, qui avaient été détruits par le feu, comme il a été mentionné au rapport de l'année dernière, sont la cause en grande partie de cette augmentation, cet item des dépenses s'élevant à \$72,080.28, contre \$7,824.78 l'année précédente.

Les pertes nettes des opérations de l'année ont été de \$113,764.17.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer Intercolonial passe par six ports de l'océan Atlantique, savoir: Pointe-du-Chêne, Pictou, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord. Il se relie au Grand-Tronc à la Jonction Chaudière, et au chemin de fer Canadien du Pacifique à Québec (par bateau-passeur entre Lévis et Québec).

La longueur totale du chemin est de 1,142 milles, à laquelle il faut ajouter, pour les voies affectées au transport des marchandises, 12 $\frac{1}{2}$ milles, ce qui représente un total de 1,154 $\frac{1}{2}$ milles.

Distance d'entier parcours:—

	Milles.
De Lévis (en face de Québec), par la voie de Saint-Joseph et de la Jonction Saint-Charles (14 milles), Halifax... ..	675
De Lévis (en face de Québec), par la voie de Saint-Joseph et de la Jonction Saint-Charles (14 milles), à Saint-Jean.....	578
De Lévis (en face de Québec) par la voie de Truro } à Sydney.....	827
De Lévis (en face de Québec) par la voie de Truro } à Sydney-Nord	820

NOTE.—A Lévis, les voyageurs font correspondance avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et avec le Grand-Tronc. Les marchandises sont transportées

directement par voie de l'ancienne ligne-mère entre le raccordement de la Chaudière et celui de Saint-Charles (17 milles), au lieu de passer par la voie de Lévis, dont la longueur est de 24 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Pendant l'exercice il a été ajouté \$259,423.42 aux dépenses à compte du capital, ce qui, au 30 juin 1896, porte à \$55,267,362.82 la dépense totale imputable au capital de tout le chemin tel que fusionné en vertu de l'acte 54-55 Victoria, ch. 50 (1891).

Les nouvelles dépenses de l'exercice se sont composées de \$124,910.03 pour l'agrandissement à Halifax, de \$107,402.17 pour la construction de l'embranchement qui s'étend de la Jonction-Windsor à Dartmouth, de \$11,374.41 pour l'agrandissement à Sydney, et de \$10,000 pour le matériel roulant.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes de l'exercice se sont élevées à \$2,957,640.10, et les dépenses à \$3,012,827.62, sur un surplus de dépenses de \$55,187.52. Les dépenses ont excédé celles de l'exercice précédent de \$75,921.88, et les recettes de \$16,922.15.

Comparaison faite avec ce dernier, le service des voyageurs a produit \$971,426.26, augmentation de \$7,511.82; le service des marchandises a donné \$1,788,813.18, augmentation de \$6,204.64, et le service de la poste et divers autres ont produit \$197,400.66, augmentation de \$3,205.69.

La valeur du matériel, y compris le combustible et les rails d'acier en magasin, était, à la clôture de l'exercice, de \$765,848.89.

Le coût du chemin a été de \$2,638.20 par mille. Il avait été de \$2,571.71 l'année précédente. Par mille parcouru par les trains, le coût a été de 78.41, contre 73.43 l'année précédente.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Si l'on compare les opérations du dernier exercice avec celles du précédent, les résultats suivants offrent de l'intérêt. Le nombre total de voyageurs a été de 1,471,866, soit une augmentation de 119,199. Le mouvement du parcours partiel, quant aux voyageurs, a augmenté de 114,519, et le plein parcours de 4,680. Le service des marchandises s'est élevé à 1,379,618 tonneaux, soit une augmentation de 111,802 tonneaux, le transport du plein parcours ayant augmenté de 1,947, et celui du parcours partiel de 109,855 tonneaux.

Il a été transporté 822,097 barils de farine, soit une diminution de 116,254. Il a été transporté 1,064,385 boisseaux de grain, soit une augmentation de 28,001. Sur ce nombre, il n'en a pas été expédié à Halifax. Le bois accuse une augmentation de 24,085,446 pieds en superficie, la quantité totale transportée étant de 226,332,715 pieds. Il y a eu une diminution de 8,055 dans le nombre d'animaux transportés, ce nombre a été de 64,051. La houille accuse une augmentation de 47,313 tonnes, la quantité totale étant de 432,513 tonnes.

Quant au sucre brut, il en a été transporté 9,824 tonnes, soit une diminution de 518 tonnes. Le tout était destiné aux stations locales. Du sucre raffiné il a été transporté 40,181 tonnes, soit une augmentation de 6,316 tonnes; à l'exception de 11,309 tonnes, le reste était destiné à des points à l'ouest du chemin. Il a été transporté

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

6,344 tonnes de poisson frais, une diminution de 548 tonnes; et un total de 5,741 tonnes de poisson salé, soit une diminution de 4,468 tonnes.

Le transport océanique des marchandises allant et venant d'Europe *via* Halifax a été de 20,829 tonnes, soit une augmentation de 3,468; sur cette quantité, 16,748 tonnes constituent le trafic local.

On a renouvelé les rails de 45 milles de voie, et on y a posé des rails de 67 livres à la verge à la place des rails de 56 livres. Ces travaux ont été portés au compte du revenu.

Par l'incendie arrivé à Halifax au terminus en eau profonde le 27 février 1895, le chemin de fer a perdu en propriété détruite \$202,100; le quai et l'élevateur à grains étaient au nombre des pertes principales. Les travaux de reconstruction ont été exécutés durant le cours de l'année, de même que la reconstruction du quai à Richmond, détruit par le feu le 19 mai 1895, causant une perte au montant de \$100,000.

L'ancienne traversé de chemin de fer jetée sur le détroit dans le port d'Halifax, et qui communiquait avec Dartmouth, ayant été détruite par les tempêtes, a été abandonnée, et il a été construit un embranchement de 10½ milles entre la jonction Windsor et Dartmouth qui était suffisamment complet pour être ouvert au trafic en juin 1896.

L'hiver de 1895-96 n'a pas été rigoureux, et le coût de l'enlèvement de la neige et de la glace n'a été que de \$42,554.17, étant environ \$10,000 en dessous de la moyenne.

Les ouvrages, les bâtiments, les quais et autres constructions ont subi les réparations nécessaires, et tout le chemin ainsi que son matériel roulant ont été entretenus en bon état.

On trouvera dans les rapports de l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, de l'administrateur-gérant et d'autres fonctionnaires de l'Intercolonial, plusieurs tableaux statistiques et comparatifs, ainsi que d'autres renseignements détaillés.

EMBRANCHEMENT WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur et va de la Jonction-Windsor, sur l'Intercolonial, à Windsor.

La Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis exploite cette ligne sous le nom de "Dominion Atlantic Railway". La compagnie paye tous les frais se rattachant à l'exploitation et elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien. Cet arrangement s'exécute en vertu d'une convention en date du 13 décembre 1892, qui s'étend à un autre terme de 21 ans aux mêmes conditions que celles que comporte la convention de 1881.

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Etat, et les hauts fonctionnaires de l'Intercolonial sont chargés de ce soin.

La somme revenant à l'Etat (soit un tiers des recettes brutes) s'est élevée à \$36,561.83, soit une diminution de \$2,515.81. Les frais d'entretien se sont élevés à \$16,476.46, soit une augmentation de \$1,836.39, ce qui porte le profit de l'Etat à \$20,085.37.

Ce chemin a été entretenu en bon état. On trouvera les détails aux annexes. (Voir partie I, p. 72.)

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
De Souris à Tignish.....	168
De Mount-Stewart à Georgetown.....	24
De Charlottetown à Royalty-Junction	5
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse	13
D'Alberton au quai de Cascumpec.....	1
	<hr/>
	211
	<hr/> <hr/>

Ce chemin a été pour la première fois ouvert au commerce le 12 mai 1875.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin et de son équipement imputable sur le compte du capital à la fin de l'exercice 1894-95, était de \$3,750,565.38. Ce chiffre n'a pas été accru pendant l'exercice 1895-96.

COMPTE DU REVENU.

Au compte du revenu les recettes brutes se sont élevées à \$146,476.54, et les dépenses à \$225,138.56, soit un excédent de \$78,662.02.

Comparées à celles de l'exercice précédent, les recettes brutes accusent une diminution de \$3,178.24. Le chemin a transporté 122,586 voyageurs, diminution de 2,503, produisant \$62,358.12, augmentation de \$118.75; 46,395 tonneaux de fret, diminution de 1,930 tonneaux, produisant \$65,391.92, une diminution de \$2,669.19, et les recettes provenant du service de la poste et de divers autres services se sont élevées à \$18,726.50, une diminution de \$627.80.

Comparées avec celles de l'exercice précédent, les dépenses ont augmenté de \$7,766.63.

Les frais de parcours des trains ont été de 91.60 cents par mille, diminution de 3.75 cents; et par mille de chemin fer, \$1,072.19, diminution de \$36.98.

La valeur des approvisionnements en magasin, à la clôture de l'exercice, était de \$115,228.03.

La voie, les bâtiments et le matériel roulant ont été bien entretenus.

Les détails de l'exploitation se trouvent aux annexes, partie I. p. 76.

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, entre Charlottetown et Pictou, et entre Georgetown et Pictou, et en hiver par le steamer *Stanley* construit *ad hoc*, et qui voyage entre Georgetown et Pictou et entre Charlottetown et Pictou. Il y a aussi un service de chaloupes à patins qui établit communication avec le Cap-Traverse. Ces chaloupes traversent le détroit et prennent terre au Cap-Tourmentin, sur la terre ferme, à une distance de neuf milles. De là le raccordement est fait par le chemin de fer Intercolonial à Sackville, à quarante milles environ, par la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard: Ce service de chaloupes à patins est fait par le département de la marine, et des trains *ad hoc* transportent les malles et les attendent au Cap-Traverse, chaque fois que le département des postes le demande.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES
SUBVENTIONNÉES.

NOTE.—Les numéros entre parenthèses, après le titre de la compagnie, se rapportent à la liste des chemins de fer subventionnés par le parlement dans la partie III.

Pour ce qui est des chemins de fer subventionnés par l'Etat, on verra par ce qui suit les progrès qui ont été faits en ce qui regarde le gouvernement. Il n'est ici question que des lignes et des compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements sont jusqu'au 30 juin 1896.

Depuis que l'Etat a commencé à subventionner des entreprises de chemins de fer, les sommes suivantes ont été déboursées pour cette fin :—

Exercice 1883-84, terminé le 30 juin 1884	\$	208,000	00
do 1884-85	do	1885	403,245 00
do 1885-86	do	1886	2,171,249 00
do 1886-87	do	1887	1,406,533 00
do 1887-88	do	1888	1,027,041 92
do 1888-89	do	1889	846,721 33
do 1889-90	do	1890	1,491,595 72
do 1890-91	do	1891	1,079,105 87
do 1891-92	do	1892	1,061,615 93
do 1892-93	do	1893	624,794 07
do 1893-94	do	1894	1,043,285 10
do 1894-95	do	1895	1,123,949 10
do 1895-96	do	1896	648,145 49
			\$13,135,2 03

A ce qui précède il faut ajouter les subventions exceptionnelles qui suivent :—

Chemin de fer Canada-Central.....	\$	1,525,250	00
Chemin de fer Canadien du Pacifique.....		25,000,000	00
“ “ “ prolongement.		1,500,000	00
Chemin de fer des Comtés de l'Ouest (section Digby et Annapolis).....		500,000	00

Total jusqu'au 30 juin 1896..... \$40,660,532 03

La somme qui précède ne comprend pas la subvention annuelle payable à la Compagnie de chemin de fer Canada-Atlantique et Nord-Ouest, non plus que la somme due à la province de Québec pour le chemin de fer de la Rive-Nord entre Ottawa et Québec, somme sur laquelle on n'a que l'intérêt à payer.

Les pages suivantes établissent, dans l'ordre alphabétique, la situation des compagnies dont les transactions avec l'Etat, au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été payées avant le 1^{er} juillet 1895.

Un relevé de ces déboursés se trouve à la partie II, p. 44, et une liste des contrats se rattachant aux subventions passées dans le cours de l'exercice, à la partie IV, p. 10.

On trouvera à la partie III, p. 7, la liste des actes de subvention passés chaque année depuis 1882. Il n'a pas été accordé de subvention dans le cours des sessions de 1895 et 1896.

Compagnie du chemin de fer Albert-Sud.

(Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

(Voir Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie de chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.

(Voir nos 6, 42 et 158.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte provincial 43 Vic., ch. 53 (1880).

L'acte 47 Vic., ch. 8, autorisait la dépense de \$300,000 (crédit voté de nouveau durant la session 1885) pour la construction d'un embranchement de l'Intercolonial, de Métapédiac vers Paspébiac, sur une distance de 20 milles vers l'est.

Des soumissions pour l'exécution de l'entreprise furent demandées, mais aucune ne restant dans la limite de la dépense autorisée par le parlement, la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs offrit de construire la section pour cette somme et de l'exploiter comme partie de son chemin de Métapédiac à Paspébiac. Cette proposition fut acceptée en vertu d'un arrêté du conseil du 18 septembre 1895, et le 7 novembre suivant elle passait un contrat par lequel elle s'engageait à terminer la section pour le 1^{er} juillet 1888—le département fournissant les plans et contrôlant les travaux.

L'acte 46 Vic., ch. 25 (1883), autorisait une subvention en faveur de cette compagnie pour la construction de son chemin. La limite de cette subvention était fixée à \$3,200 par mille pour 100 milles, soit un total de \$320,000.

Cependant, comme il avait été pourvu à la construction des premiers 20 milles de cette distance, le contrat passé avec la compagnie le 7 novembre 1885, tel qu'autorisé par l'arrêté du conseil du 18 septembre pour les travaux recevant cette subvention, couvrait la construction des derniers 80 milles seulement. Le contrat contenait un article en vertu duquel, sujet à l'approbation du parlement, les \$3,200 par mille applicables à la première section de 20 milles du chemin, objet de la subvention de 1883, étaient transférés à la seconde section de 20 milles comme subvention additionnelle—faisant pour la dite section une subvention de \$6,400 par mille.

Le parlement approuva cet arrangement. Les deux conventions mentionnées plus haut furent ratifiées et confirmées par l'acte spécial 49 Vic., ch. 17; la date de l'achèvement du chemin de fer fut fixée par l'acte au 1^{er} décembre 1888, au lieu du 25 mai 1887, ainsi que le contrat le comportait.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vict., ch. 3, a accordé à la compagnie le solde de \$244,500 resté impayé sur la subvention mentionnée dans l'acte 49 Vict., ch. 17.

Le même acte transférait à la section du 40^e ou 70 mille la subvention applicable aux 30 milles entre le 70^e et le 100^e mille, et portait la subvention pour cette première section aussi à \$6,400 par mille. La compagnie entreprit de construire sans subvention la section du 70 au 100^e mille, et a déposé en garantie des effets pour une valeur de £83,000 sterling.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A la date du 1^{er} juin 1891 a été passé un arrêté du conseil approuvant le tracé de la section entre le 60^e et le 80^e mille, et le 26 octobre 1891 a été présentée au département copie d'un contrat passé par la compagnie pour la construction de cette section du chemin.

L'acte 54-55 Vic., ch. 96 (1891), constituait la compagnie en corporation fédérale, et le temps stipulé pour l'achèvement de son chemin était prolongé comme suit pour les fins de la subvention, savoir: jusqu'au 30 septembre 1893 pour la partie prenant fin à Paspébiac, et jusqu'au 30 septembre 1895 pour celle qui va au bassin de Gaspé.

La subvention totale accordée à ce chemin pour les soixante-dix premiers milles était de \$620,000.

A la clôture de l'exercice de 1889-90 on avait payé un montant de \$524,175. Dans le cours du dernier exercice a été payé le solde de \$95,825 pour ces soixante-dix milles subventionnés et terminés. On a fait des travaux additionnels sur le reste du chemin pour lequel il n'y a pas de subvention.

Compagnie de chemin de fer de Jonction de Beauharnois.

(Voir nos 102 et 302.)

L'acte des subventions aux chemins de fer 50-51 Vict., ch. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser \$96,000 en faveur de la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois pour 30 milles de son chemin de fer à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet.

Le 21 novembre 1887, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil portant les dates du 1^{er} octobre et du 2 novembre, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux à partir de Sainte-Martine jusqu'à Valleyfield en allant vers Saint-Anicet, le chemin devant être terminé pour le 1^{er} décembre 1888. Par le premier de ces arrêtés approbation fut aussi donnée au tracé du chemin à partir de son raccordement avec le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, à Sainte-Martine, jusqu'à Valleyfield, 19 $\frac{9}{10}$ milles. A la fin de l'exercice 1889-90 on avait payé \$58,900. En vertu de l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), le solde de \$3,500 a été voté de nouveau, et fut payé dans le cours du dernier exercice, formant un montant total de \$62,400 de payé.

Compagnie de chemin de fer de Belleville et North-Hastings.

(Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie houillère de Boston et de la Nouvelle-Ecosse.

(Voir nos 251 et 356.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte de la province de la Nouvelle-Ecosse, 56 Vict., ch. 147 (1893), qui lui a donné les pouvoirs nécessaires pour acheter ou construire des chemins de fer.

L'acte fédéral des subventions 57-58 Vict., ch. 4 (1894), a mis à la disposition de cette compagnie une subvention limitée à \$113,600 (au lieu de celle qui avait été accordée en 1892) pour la construction de 35 $\frac{1}{2}$ milles de chemin de fer à partir du chemin de fer du Cap-Breton à Orangedale ou dans les environs ju-qu'à Broad-Cove, du côté ouest de l'île, et le 16 novembre 1894 on a passé contrat avec la compagnie pour l'exécution des travaux devant être terminés le 1^{er} août 1896.

Il n'avait encore été fait aucun paiement au 30 juin 1896.

Compagnie de chemin de fer de Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.

(Voir nos 48, 181, 193, 240, 267 et 316.)

L'acte 48-49 Vic., ch. 59 (1885), accordait une subvention n'excedant pas \$128,000 pour la construction de la partie comprise entre Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1886, le chemin subventionné devant être terminé le 1^{er} août 1889.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 26 novembre 1888, la somme de \$45,000 a été payée. Le reste de la subvention dont le privilège ne s'étendait qu'au 1^{er} août 1889 a été accordé de nouveau par l'acte 53 Vict., ch. 2 (1890).

L'acte 53 Vict., ch. 2 (1890), a autorisé le paiement d'une subvention dont le montant ne devait pas dépasser \$64,000 pour 20 milles de chemin de fer entre Newboro' et Palmer's-Rapids. A cette subvention l'acte 54-55 Vict., ch. 8, en a substitué une autre du même montant pour la même distance de 20 milles, mais " commençant à un endroit situé à Newboro' ou dans le voisinage et allant jusqu'à Palmer's-Rapids", et les paiements devant se faire à l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit : de 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 Vict., ch. 5 (1892), le montant resté impayé sur les subventions accordées par 52 et 53 Vic., a été voté de nouveau et subséquentement encore par 57-58 Vic., chap. 4 (1894), la somme ne devant pas dépasser \$86,800.

A la date de l'exercice 1891-92 il avait été payé \$105,200. Il n'y a pas eu d'autres paiements jusqu'au 30 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié.

(Voir nos 104 et 318.)

L'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1887), autorisait l'octroi d'une subvention de \$57,600 à cette compagnie pour 18 milles de son chemin de fer à partir de Brantford jusqu'à Hagersville ou Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 4 août 1888, contrat fut passé avec la compagnie, le 31, pour une ligne à partir de Brantford jusqu'à Waterford. Un arrêté de la même date approuvait le tracé, dont la distance est de 16 $\frac{3}{4}$ milles. A la clôture de l'exercice 1890-91 les paiements s'élevaient à \$52,810 ; le montant de la subvention applicable était de \$53,600. Cette compagnie est aujourd'hui fusionnée avec celle du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, l'acte de fusion ayant été approuvé par arrêté du conseil rendu le 16 décembre 1892.

Par l'acte des subventions de 1894, 57-58 Vict., ch. 4, le montant resté impayé de la subvention antérieure ne dépassant pas \$4,790, a été voté de nouveau et a été payé durant le dernier exercice, formant le montant total de \$57,600.

Compagnie de chemin de fer de Bouctouche et Moncton.

(Voir Rapport annuel 1893-94.)

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique.

(Voir Rapport annuel 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Canada-Est.

(Voir Rapport annuel 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

(Voir n° 243.)

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorisait une subvention limitée à \$80,000 pour la construction de 25 milles d'un chemin de fer partant de Revelstoke ou près de là, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, et allant à la tête du lac de l'Arc.

Le 14 octobre 1893, un contrat a été conclu avec la Compagnie du chemin de fer du Pacifique pour l'exécution de l'entreprise dont l'achèvement fut fixé au 1er août 1896. Durant l'exercice de 1894-95, une somme de \$28,000 a été payée pour les 10 premiers milles à partir de Revelstoke. Il n'a été fait aucun autre paiement durant le dernier exercice.

Compagnie du chemin de fer du Cap de la Madeleine.

(Voir n° 369.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec, 58 Vic., ch. 63 (1895), avoir pouvoir de construire une ligne de chemin de fer à partir de quelque point sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, dans la paroisse de Sainte-Marie de la Madeleine, jusqu'au fleuve Saint-Laurent dans cette paroisse.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention pour lui venir en aide jusqu'au montant de \$9,600 pour trois milles de chemin, à partir du Cap-de-la-Madeleine jusqu'à l'embranchement des Piles du chemin de fer canadien du Pacifique pour y faire un raccordement.

Cette compagnie a demandé et obtenu de passer un contrat pour exécuter les travaux le 26 juin 1896.

Aucun paiement n'a été fait durant l'exercice.

Compagnie de Prolongement du chemin de fer du Cap-Breton.

(Voir n° 366.)

Cette compagnie a été constituée par acte provincial de 1890, ch. 72, qui lui a donné les pouvoirs nécessaires pour construire une ligne de chemin de fer du détroit de Canso à Sydney ou à Louisbourg, avec embranchements sur tout autre chemin de fer.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention de \$96,000 pour 30 milles de chemin de fer de la compagnie entre Port-Hawkesbury et Saint-Pierre, sur sa ligne de Hawkesbury et Louisbourg, et le 21 septembre 1894 on a passé un contrat avec la compagnie pour les travaux, la date fixée pour leur achèvement étant le 1^{er} octobre 1895.

Il n'avait encore rien été payé au 30 juin 1895.

Compagnie de chemin de fer de Caraquette.

(Voir Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.

(Voir nos 40, 143, 156, 205 et 353.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), une subvention n'excédant pas \$128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet 1886 avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la Rivière-au-Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Norton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1^{er} juillet 1888. Certains travaux ont été exécutés, mais les obligations du contrat n'ont pas été remplies, et aucune partie de la subvention n'a été payée. Le droit à la subvention s'étant éteint, il a été rétabli par l'acte des subventions, 52 Vic, ch. 3 (1889).

Le 1^{er} décembre 1890, un nouveau contrat était passé avec la compagnie pour les travaux couverts par l'acte des subventions de 1889, la limite de la subvention étant \$128,000; ce contrat couvrait aussi une subvention pour 4 $\frac{1}{2}$ milles, dont la limite était de \$14,400, autorisé par l'acte 53 Vic., ch. 2, ce qui portait la subvention totale à \$142,400, la longueur totale du chemin subventionné étant de 44 $\frac{1}{2}$ milles. Les travaux devaient être finis le 1^{er} décembre 1891.

L'acte 51 Vic., ch. 3, autorisant l'octroi à cette compagnie, comme subvention, de certains rails de fer, pour une valeur du \$83,612.54, loués à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham (chemin de fer que la Compagnie de chemin de fer Central a acquis; la vente ayant été approuvée par un arrêté du conseil du 15 novembre 1887), l'octroi portant pour condition que ces rails devaient être remplacés par des rails d'acier. Les rails d'acier ont été substitués aux rails de fer et un arrêté du conseil du 18 octobre 1889 a autorisé le transfert des vieux rails à la compagnie.

L'acte des subventions de 1894, 57-58 Vic., ch. 4, a autorisé une subvention à cette compagnie, ne dépassant pas \$48,000 pour quinze milles de son chemin, de Chipman aux houillères de New-Castle, et un contrat pour les travaux fut passé avec la compagnie le 7 septembre 1895.

A la clôture de l'exercice 1891-92 il avait été payé, y compris la valeur de ces rails, \$159,251.54. Il n'y a pas eu d'autres paiements jusqu'au 30 juin 1896.

Compagnie de chemin de fer d'embranchement de Chatham.

(Voir Rapport annuel de 1893-94.

Compagnie de chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou.

(Voir Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique.

(Voir nos 301, 249 et 275.)

L'acte 52 Vic., ch. 62 (1889), a constitué cette compagnie pour la construction d'un chemin de fer du havre de Cobourg à la rivière Trent, au chemin de fer Ontario et Québec, et allant jusqu'aux régions minières de Marmora et Belmont.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Par législation subséquente, en 91-92-94, la charte de la compagnie a été restaurée, et pouvoirs ont été donnés à la compagnie de prolonger sa voie jusqu'aux terres minières du comté d'Hastings, et de la louer à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, le temps fixé pour l'achèvement étant le 9 juillet 1898.

L'acte des subventions de 1894 a autorisé une subvention de \$96,000 pour trente milles du chemin de fer de la compagnie, de Cobourg au chemin de fer Ontario et Québec, et l'acte des subventions de 1892 a autorisé une nouvelle subvention de \$60,800 pour dix-neuf milles. Le même acte a restauré la subvention autorisée en 1890.

On a passé avec la compagnie le 19 juin 1894 un contrat pour la construction de quarante-neuf milles, à terminer le 1er d'août 1896.

Un arrêté du conseil du 28 décembre 1894 a approuvé un arrangement conclu entre la compagnie et le chemin de fer canadien du Pacifique en date du 30 juin 1894, pour la concession du chemin à cette dernière compagnie, lorsqu'il sera terminé, pour une période de 999 ans.

Rien n'avait été payé le 30 juin 1895.

Compagnie de chemin de fer et de navigation Colombie et Kootenay.

Affermé à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(Voir Rapport annuel 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de la Cornwallis.

(Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer de Cumberland.

(Voir Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie de chemin de fer Dominion-Atlantic.

(Voir Compagnie de chemin de fer des Comtés de l'Ouest.)

Compagnie de Chaux du Canada.

(Voir Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie houillère Dominion.

(Voir n° 262.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte 56 Vic., ch. 145 et 146 de la Nouvelle-Ecosse. Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), une subvention, limitée à \$89,600, a été autorisée pour 28 milles d'un chemin de fer destiné à compléter le raccordement entre Sydney et Louisbourg, Cap-Breton.

Le 26 janvier 1894 a été passé un contrat avec la compagnie ci-dessus pour la construction du chemin depuis Bridgeport jusqu'au havre de Louisbourg. Le chemin est terminé, le parcours en étant de 27.44 milles. Il a été payé \$55,808 durant l'exercice, soit un total de \$87,808.00, le plein montant.

Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond.

(Voir nos 99, 175, 214, 339.)

Par l'acte des subventions des chemins de fer de 1888, 50-51 Vic., ch. 24, une subvention ne dépassant pas \$96,000 a été accordée à la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond pour 30 milles de chemin de fer partant de Drummondville en allant vers Nicolet, P. Q.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1887, contrat fut passé avec la compagnie le 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 accordé une nouvelle subvention de \$14,400 pour 4½ milles à partir de l'extrémité de la ligne déjà subventionnée jusqu'au quai Ball, sur le fleuve Saint-Laurent, et la compagnie fut admise à passer un contrat pour ces travaux le 21 janvier 1890.

L'acte des subventions 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser \$76,000 pour 24 milles du chemin de fer de cette compagnie depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie. Le 2 février 1891, la compagnie a été admise à passer contrat pour ces travaux.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention ne devant pas dépasser \$96,000 pour 30 milles de chemin de fer à partir de Saint-Léonard en allant vers l'ouest pour se raccorder à l'Intercolonial à la Jonction de la Chaudière. On a passé contrat avec la compagnie pour l'entreprise le 14 novembre 1894.

A la fin de l'exercice 1892-93, il avait été payé à cette compagnie la somme de \$195,840, et durant le dernier exercice une autre somme de \$92,096 a été payée, ce qui forme un total de \$287,936 au 30 juin 1895. Aucun paiement n'a été fait durant le dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer Elgin, Petittcodiac et Havelock.

(Voir Rapport annuel de 1885-86, et 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer Erié et Huron.

(Voir Rapport annuel de 1886-87.)

Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

(Voir Rapport annuel de 1886-87.)

Compagnie de pont Frédériciton et Sainte-Marie.

(Voir Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie de chemin de fer Grand Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié.

(Voir Rapport annuel de 1893-94.)

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie de chemin de fer Great-Eastern.

(Voir nos 88, 114, 174, 213, 235 et 296.)

L'acte 47 Vic., ch. 10, a autorisé l'octroi d'une subvention de pas plus de \$32,000 sur une distance portée à 10 milles pour la construction d'une ligne d'Yamaska à la rivière Saint-François, et la Compagnie de chemin de fer Great-Eastern ayant demandé cette subvention, contrat a été passé avec elle le 12 octobre 1886, en vertu d'un arrêté du conseil du 9 du même mois; la date du parachèvement des travaux étant fixée au 1^{er} 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.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, autorisation fut donnée d'accorder à la compagnie une subvention n'excédant pas \$96,000 pour 30 milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska (Grand-Tronc) à Saint-Grégoire, et en vertu d'un arrêté du conseil contrat fut passé avec elle le 16 mars 1888, pour l'exécution des travaux. Au cours de l'exercice, la somme de \$16,300 a été payée sur cette subvention de \$96,000 pour les 6.66 milles de chemin depuis la rive est de la rivière Nicolet jusqu'à la ligne du Grand-Tronc à Saint-Grégoire.

L'acte 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de \$64,000 pour une nouvelle longueur de 10 milles à partir de Saint-Grégoire. Cette subvention a été de fait votée de nouveau par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893).

Autorisation a été donnée de conclure un contrat pour cette entreprise, mais le contrat n'est pas encore signé.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé le paiement d'une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de deux ponts, l'un sur la rivière Nicolet et l'autre sur la rivière Saint-François, jusqu'à concurrence de \$37,500. Le 20 juin 1891, la compagnie a signé un contrat pour l'entreprise. Au cours de l'exercice, la somme de \$4,845 a été payée pour travaux sur le pont de Nicolet.

L'acte des subventions 54-55 Vic., ch. 3, a autorisé le paiement du solde impayé (\$79,700) de la subvention accordée par l'acte 50-51 Vic., ch. 26, et qui s'était éteinte, pour un chemin de fer allant de la rivière Saint-François au chemin de fer Arthabaska à Saint-Grégoire.

Il n'a pas été fait d'autres paiements jusqu'au 30 juin 1895. La somme totale payée à la compagnie se chiffre par \$40,345.

Compagnie du chemin de fer Grand-Nord.

(Voir nos 33, 37, 72, 79, 154, 215, 231, 308, 309 et 371.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), une subvention n'excédant pas \$32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jérôme à New-Glasgow, Québec; la longueur du chemin est estimée à 10 milles.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 3 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin qui devra être terminé pour le 1^{er} juillet 1885.

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885 il fut payé \$25,088 pour 7.84 milles.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10 (1886), une subvention n'excédant pas \$57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La Compagnie du chemin de fer Grand-Nord l'ayant demandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887, qui en a aussi approuvé la localisation. Le contrat passé le 19 août suivant comporte que le chemin devra être terminé le 1^{er} août 1890.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10, une subvention ne dépassant pas \$22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Qué., 7 milles.

La compagnie ci-dessus a demandé la subvention, mais aucun contrat n'a été passé. La même subvention a de nouveau été autorisée par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 3, et à la date du 8 octobre 1890 contrat a été passé pour l'exécution des travaux, dont l'achèvement était fixé au 1^{er} août 1891. Le chemin a été terminé et ouvert au public en janvier 1892.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à \$48,000 pour un chemin de fer depuis Montcalm jusqu'au chemin de fer canadien du Pacifique entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, quinze milles.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891), a autorisé le paiement de la somme de \$28,100 restée impayée sur la subvention accordée en 1886.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé le paiement de la somme de \$25,600 restée impayée sur la subvention accordée en 1891, et un nouveau contrat a été passé avec la compagnie pour cette entreprise le 16 juin 1894.

Par le même acte, la subvention n'excédant pas \$48,000 accordée à la compagnie pour la construction de 15 milles de son chemin à partir de Montcalm jusqu'au chemin de fer canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, par l'acte 53 Vic., ch. 2, a été accordée de nouveau. On a passé un contrat avec la compagnie pour cette entreprise le 16 juin 1894.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de \$96,000 pour 30 milles de chemin de fer à partir d'un point de raccordement au chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, en allant vers l'ouest, au lieu de la subvention antérieure accordée à la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue. On a passé contrat avec la compagnie pour les travaux le 16 septembre 1895, à être terminés le 30 novembre 1896.

Durant l'exercice on a payé la somme de \$32,000 pour une section de dix milles entre le 18^{me} et le 28^{me} mille à partir de Saint-Jérôme, et durant le dernier exercice il a été payé \$32,000 pour 10 milles de chemin, à l'ouest de Saint-Tite, soit \$142,688, total des paiements faits jusqu'au 3 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer dit "Gulf Shore" du Nouveau-Brunswick.

(Voir n° 374.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte du Nouveau-Brunswick 48 Vic. ch. 49 (1885), pour la construction d'un chemin de fer partant de quelque endroit sur la ligne du chemin de fer de Caraquette, allant au village de Tracadie, où quelque endroit dans la paroisse de Sumarey, comté de Gloucester. L'acte 57 Vic., chap. 73 (1894), a fait revivre la charte de cette compagnie.

L'acte des subventions du Canada, 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention au montant de \$38,400 pour une ligne de chemin de fer partant d'un endroit

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

sur le chemin de fer Caraquette à ou près du garage de Poquemouche, en allant au village de Tracadie, distance de 12 milles.

La compagnie ayant demandé cette subvention, il lui fut accordé de passer un contrat pour les travaux le 22 avril 1896. Il n'y avait pas encore eu de paiements de faits au 30 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer Jonction de Guelph.

(Voir Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey.

(Voir Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer d'Hereford (ci-devant Cie d'Embranchement d'Hereford).

(Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer International.

(Voir Rapports annuels de 1887-88 et 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer Inverness et Richmond.

(Voir n^o 357.)

L'acte de la province de la Nouvelle-Ecosse, 50 Vic., ch. 60 (1887), a constitué cette compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Hawkesbury et un endroit dans le district de Margaree. L'acte de 1888, ch. 79, a autorisé la construction du chemin depuis Port-Hawkesbury et Port-Hastings, Judique, Port-Hood, Mabou et Margaree, jusqu'à Eastern-Harbour, Chéticamp.

L'acte des subventions, 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de \$80,000 pour 25 milles de chemin de fer allant de Port-Hawkesbury vers Chéticamp, et la compagnie a passé contrat pour cette entreprise le 23 novembre 1894, la date fixée pour l'achèvement étant le 1^{er} décembre 1896.

Rien n'a encore été payé à venir au 30 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa.

(N^{os} 24, 159 et 301.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa a reçu une subvention ne devant pas dépasser \$106,000 pour une ligne d'environ 50 milles de long à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 10 août 1886.

Le solde non payé de la subvention, \$145,000, a été accordé de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), puis encore par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893).

Une somme de \$32,000 a été payée pendant le dernier exercice, ce qui porte à \$96,000 le total des paiements faits au 30 juin 1895.

Il n'y a pas eu de paiements de faits durant le dernier exercice.

Compagnie du chemin de fer des Joggins.

(Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental.

(Voir Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.)

Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke.

(Voir Rapport annuel de 1884-85.)

Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit.

Ci-devant "la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Détroit, nom changé par l'acte fédéral 54-55 Vic., ch. 88 (1891).

(Voir Rapport annuel, 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer L'Assomption.

(Voir Rapport annuel 1886-87.)

Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint-Clair.

(Voir Rapport annuel 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue.

(Nos 55, 84, 119, 122, 169, 216, 278, 282 et 324.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, une subvention fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, destinée à racheter certains rapides de la rivière des Outaouais. La subvention ne devait pas dépasser \$25,000 pour une distance de 8 milles. Le 25 novembre 1885 contrat fut passé pour la construction de 6 milles, à terminer pour le 1^{er} janvier 1887.

Conformément à une disposition expresse à cet effet contenue dans l'article 2 de l'acte 49 Vic., ch. 10, des lettres patentes furent émises sous l'autorité d'un ordre du conseil du 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.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, la subvention de \$33,600 fut autorisée pour 10½ milles de la ligne de cette compagnie depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa. Le contrat pour cette subvention a été passé le 27 juin 1888.

Par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), il a été autorisé une subvention ne dépassant pas \$48,000 pour 15 milles à partir de la station Mattawa, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, en allant vers le Long-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 1889-90, une subvention ne dépassant pas \$112,000 pour 35 milles de son chemin à partir de Mattawa jusqu'au Long-Saut.

Le même acte accorde une subvention à la compagnie pour 15 milles de son chemin à partir du Long-Sault jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, et 15 pour 100 de la valeur d'un pont en bois (à armatures) sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, mais de pas plus de \$15,000, et ne dépassant pas en tout \$63,000.

Le 31 août 1893 un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la section entre Mattawa et les rapides du Long-Sault, suivant les conditions de la subvention de 1892.

L'acte spécial 54-55 Vic., ch. 94 (1891), a donné à la compagnie le pouvoir de transférer ou louer son chemin à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et aussi de prolonger le chemin jusqu'à la tête du lac Témiscamingue; les travaux de la compagnie devant être terminés au 30 juillet 1896. La Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique contrôle aujourd'hui le chemin.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé les subventions antérieurement accordées, en a fait revivre le solde resté impayé, et a autorisé une subvention supplémentaire, la totalité des subventions ne devant pas dépasser \$274,940.

Le 12 septembre 1894, un nouveau contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux qui doivent être compris entre Mattawa et le lac Kippewa.

Par un autre contrat du 1^{er} juin 1894, la compagnie a entrepris de construire un pont à fermes sur la rivière Ottawa, à Mattawa.

A l'expiration de l'exercice de 1888-89, la somme de \$52,760 avait été payée. Aucun autre paiement ne fut fait qu'au cours de l'exercice de 1894-95, alors qu'une autre somme de \$233,198.95 fut payée. Dans le cours du dernier exercice, les paiements se sont élevés à \$17,900.75, formant un total de paiements de \$303,859.70 faits au 30 juin 1896, et laissant sur le montant de la subvention une balance de \$6,476.25 non payée.

Compagnie de chemin de fer Lotbinière et Mégantic.

(Voir nos 253 et 338.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec, 52 Vic., ch. 89 (1889), pour la construction d'un chemin de fer partant de l'église (où près de là) de Saint-Jean-Deschaillons, dans le comté de Lotbinière, et allant à Glen-Lloyd, dans le comté de Mégantic.

Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), une subvention jusqu'à concurrence de \$48,000 fut autorisée pour 15 milles d'un chemin de fer allant de Saint-Jean-Deschaillons à Glen-Lloyd.

Le 17 juillet 1893, un contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise ainsi subventionnée, et à ce contrat en a été substitué un autre en date du 27 février 1894, pour entre Saint-Jean-Deschaillons et la station Lyster, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de la compagnie une subvention limitée à \$48,000, pour un autre parcours de 15 milles.

Le 19 novembre 1894, on a passé un contrat avec la compagnie pour la distance entre la station Lyster et Lyster, deux milles et demi, et douze milles et demi à partir des quinze milles construits.

A la fin de l'exercice 1894-95, la somme de \$73,600 avait été payée. Il ne s'est pas fait de paiements durant le dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer de Colonisation de Montfort.

(Voir nos 245, 310 et 373.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec, 53 Vic., ch. 107 (1890), pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point donné sur le chemin de fer canadien du Pacifique, ou le chemin de fer Montréal et Occidental, soit de Lachute, Saint-Jérôme ou Saint-Sauveur, ou près de la ligne allant à Montfort, et pour la continuation du chemin jusqu'à un point donné sur la rivière Rouge, dans le township d'Arundel.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a autorisé l'octroi d'une subvention à cette compagnie jusqu'à concurrence de \$67,200 pour 21 milles d'une voie ferrée allant de Lachute, Saint-Jérôme ou Saint-Sauveur, ou près de là, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, à Montfort.

L'acte 56 Vic., ch. 3 (1893), a confirmé cette subvention, avec une addition fixant la largeur de la voie à " trois pieds ".

Le 16 mai 1893, un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de 21 milles de chemin de fer de Saint-Sauveur à Montfort, et à l'ouest, le chemin devant être terminé pour le 1^{er} septembre 1895.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention de \$38,400 en faveur de la dite compagnie pour 12 milles de son chemin, à partir de l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés.

Au 30 juin 1895, la somme de \$67,200 avait été payée. Il n'y a pas eu d'autres paiements de faits dans le cours du dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain.

(Voir Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé.

(Voir Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Sorel.

(Voir Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Occidental.

(Voir Rapport annuel de 1893-94.)

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie de chemin de fer Montréal et Ottawa.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.)

(*Nom changé par 53 Vic., ch. 58.*)

(*Voir nos 97, 186, 237 et 320.*)

L'acte des subventions de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, a autorisé une subvention de \$96,000 en faveur de la dite compagnie pour 30 milles de son chemin allant de Vaudreuil à Hawkesbury, le montant de cette subvention n'excédant pas \$96,000.

Le 11 février 1889, contrat a été passé avec la compagnie pour les 30 milles ci-dessus mentionnés, à partir du chemin de fer Grand-Tronc à Vaudreuil. La date fixée pour l'achèvement des travaux était le 1^{er} août 1891.

Le 4 octobre 1890, la compagnie a été autorisée à ouvrir à la circulation la partie de son chemin qui va de Vaudreuil à Rigaud, 16 milles.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention de \$96,000 pour une nouvelle longueur de 30 milles en allant vers Ottawa.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891), a autorisé le paiement du solde de \$46,040 de la subvention votée en 1887.

En septembre 1892, après inspection, permission fut donnée de livrer à la circulation la partie du chemin entre Vaudreuil et Pointe-Fortune, 23½ milles.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a fait revivre ce qui était resté impayé des subventions de 1887 et 1890, et un contrat fut conclu avec la compagnie, en vertu de cet acte, le 26 juin 1896, le temps fixé pour l'achèvement étant le 1^{er} août 1898.

Aucun paiement ne fut fait durant le dernier exercice; le total des paiements restant comme l'année dernière à \$73,600.

Ce chemin de fer a été affermé à perpétuité à la Compagnie du Pacifique.

Compagnie de chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.

(*Nom changé en celui de Compagnie de chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, par l'acte 53 Vic., ch. 62.*)

(*Nos 13, 27, 57, 94, 107, 166, 256 et 273.*)

En 1883, le parlement autorisa une subvention de \$89,600 à cette compagnie pour son chemin de fer de Napanee à Tamworth.

Un contrat fut passé avec la compagnie le 31 décembre 1883, et le chemin terminé, inspecté et approuvé, et la balance de la subvention restant due fut payée sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 28 juillet 1884.

Au cours de la session de cette année-là, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, ou \$70,406 en totalité, pour le prolongement du chemin de cette compagnie de Tamworth à Bogart et Bridgewater. En 1885, cependant, en substitution de cette subvention, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de \$70,000 pour une voie ferrée de "Tamworth vers Bogart et Bridgewater, 10 milles". Cette subvention fut aussi annulée par l'acte 49 Vic.,

ch. 10 (1886), qui accordait une subvention de \$70,000 à la compagnie pour 18 milles de son chemin de Tamworth à Tweed.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas \$12,800 fut octroyée à cette compagnie pour quatre milles de son chemin jusqu'à Tweed.

A la date du 25 juillet 1888, un arrêté du conseil autorisa la conclusion d'un contrat et approuva les plans du tracé entre Tamworth et Tweed, 20 milles. Le 31 juillet 1888 fut signé le contrat qui couvrait les deux subventions.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention à cette compagnie pour 7 milles du chemin de la dite compagnie de Yarker à Harrowsmith, ainsi qu'une subvention à une compagnie pour trois milles de chemin de fer de Harrowsmith à Sydenham, le total étant de 32,000. A la date du 4 septembre 1889 la compagnie fut admise à passer contrat pour 3 milles, et à la date du 26 décembre pour $6\frac{3}{4}$ milles, à partir de Yarker ou d'un endroit plus éloigné jusqu'à Harrowsmith ou à un endroit avoisinant.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé à la place de la subvention accordée par l'acte qui précède pour les 3 milles, une subvention de pas plus de \$9,600 pour 3 milles à partir d'un point à ou près d'Harrowsmith jusqu'à un point à ou près de Sydenham. Un contrat fut conclu avec la compagnie pour cette entreprise le 18 septembre 1893.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé à cette compagnie une subvention de \$64,000 pour 20 milles de chemin pour la construction d'embranchements jusqu'à certaines mines de fer. Un contrat fut conclu avec la compagnie le 11 décembre 1893 pour la construction de l'un de ces embranchements couvrant une distance de $1\frac{37.5}{100}$ milles. Le 30 novembre 1889, la compagnie reçut la permission de livrer son chemin à la circulation entre Tamworth et Tweed, et entre Yarker et Harrowsmith; pareille autorisation lui fut donnée en novembre 1893 pour en faire autant entre Harrowsmith et Sydenham. Aucun paiement n'a été fait pendant le dernier exercice, ce qui porte à un total de \$208,732.80 les paiements faits jusqu'au 30 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan.

(Voir Rapport annuel 1894-95.)

Compagnie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Edouard.

(Voir Rapport annuel 1888-89.)

Compagnie de chemin de fer dite "New-Glasgow Iron, Coal and Railway Company."

(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.

Aucun paiement ne fut fait durant le dernier exercice. Le total des paiements au 30 juin 1896 se monte à \$39,840, couvrant toute la ligne subventionnée.

Compagnie du chemin de fer "Northern and Pacific Junction".

(Voir Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer "Northern and Western".

(Voir Rapport annuel de 1889-90.)

Aussi sous l'en-tête "Chemin de fer du Canada-Est", dans le présent rapport.

Compagnie de chemin de fer "Central" de la Nouvelle-Ecosse.

(Voir nos 129, 135 et 307.)

Par l'acte de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse a reçu, pour 34 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas \$108,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'à un point du district de New-Germany, avec un embranchement d'environ $\frac{3}{4}$ de mille, jusqu'au quai de chemin de fer de Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889.

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas \$147,200 a été autorisé pour 46 milles de 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 33 $\frac{1}{2}$ milles de Lunenburg et allant à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis; les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1890.

L'acte des subventions 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé le paiement du solde de \$4,500. A la clôture de l'exercice 1891-92 le total des paiements faits à cette compagnie s'élevait à \$230,700, couvrant la distance de Lunenburg à Middleton et l'embranchement de Bridgewater, 73 $\frac{1}{2}$ milles en totalité.

Un arrêté du conseil du 2 juillet 1894 a ordonné le paiement de \$4,500, mais on n'avait pas fait de nouveau paiement au 30 juin 1896, en attendant la décision de certains sujets en litige.

Compagnie du chemin de fer "Southern" de la Nouvelle-Ecosse.

(Voir nos 207 et 272.)

Cette compagnie a été constituée par l'Acte de la Nouvelle-Ecosse, 51 Vic., ch. 72, sous le nom de "Compagnie de chemin de fer Annapolis et Atlantique". Son nom a été changé comme ci-dessus par l'acte 57 Vic., ch. 65.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 5 (1892), lui a accordé une subvention (remplaçant celle qui lui avait été donnée précédemment) pour 75 milles de chemin de fer entre Sand-Point, Shelburne-Harbour, N.-E., à Annapolis-Royal, et jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer "Central" de la Nouvelle-Ecosse, à New-Germany ou près de là; la subvention étant limitée à \$240,000.

Cette compagnie ayant demandé cette subvention, on a passé contrat avec elle le 12 janvier 1894 pour la construction d'une ligne à partir de Sand-Point et allant vers New-Germany. Un arrêté du conseil du 25 août 1894 a approuvé le tracé des 75 milles complets du chemin.

Rien n'avait été payé le 30 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique.

(Voir nos 31, 115, 150 et 288.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), une subvention de \$262,400, basée sur une distance estimée à 82 milles, a été accordée à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth; et le 27 juillet 1886 contrat fut passé avec la compagnie, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1^{er} du même mois, pour la construction de la dite ligne par voie de Newington, Chrysler, Manotick et Franktown, le chemin devant être terminé pour le 1^{er} juillet 1888. Cette subvention s'est éteinte le 1^{er} juillet 1888.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, une nouvelle subvention de \$19,200 a été accordée pour une distance de six milles.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser \$172,400, à payer à cette compagnie pour un chemin entre Cornwall et Ottawa.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5, de 1892, remet en vigueur la subvention accordée en 1889, la longueur du chemin étant portée à 53 $\frac{87}{100}$. Le 1^{er} juin 1895, un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne de Cornwall à Ottawa, une distance de 53.87 milles, l'ouvrage devant être complété le 1^{er} août 1896.

Rien n'avait été payé le 30 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec.

(Voir Compagnie de chemin de fer de l'ouest d'Ontario et du Pacifique et rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord.

(Voir nos 246 et 298.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte d'Ontario, 54 Vic., ch. 90 (1891), pour la construction d'un chemin de fer depuis le chemin de fer Midland du Canada, soit à Hastings ou à Campbellford, jusqu'à un point donné du chemin de fer Central d'Ontario, dans les limites du township de Marmora, comté d'Hastings.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a autorisé l'octroi d'une subvention de \$32,000 à cette compagnie pour 10 milles de chemin de fer entre les mines de fer de Belmont et les chemins de fer caudien du Pacifique et Ontario-Central.

Le 9 mars 1893 on a passé contrat avec la compagnie pour l'exécution de cette entreprise, c'est-à-dire entre les mines Belmont et les deux chemins de fer en question. Ce contrat a été remplacé par un autre en date du 23 avril 1896, en conformité de la subvention accordée par la 56e Vic., ch. 2, 1893, pour le même montant, mais payable aux deux sections: des mines de Belmont à Marmora, de Marmora au chemin de fer Ontario-Central.

Aucune partie de la subvention n'était encore payée au 30 juin 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie du chemin de fer de la Montagne Orford.

(Voir Rapports annuels 1893-94 et 1894-95.)

La Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.

(Voir nos 92, 134, 199, 242, 276 et 277.)

Cette compagnie a été constituée par la fusion opérée en vertu de l'acte 54-55 Vict., ch. 93, de la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, constituée par l'acte 51 Vict., ch. 35, et de la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Renfrew, constituée par l'acte 51 Vict., ch. 71. La compagnie a le pouvoir de construire une ligne de chemin de fer à partir de la ville d'Ottawa par Arnprior, Renfrew, Eganville et Killaloe, jusqu'à un point sur la baie Georgienne à ou près du village de Parry-Sound.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé à cette compagnie les subventions qui suivent, à la place de celles antérieurement mises à sa disposition mais qui n'ont pas été utilisées :

- (a) Pour 22 milles de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention limitée à \$70,400.
- (b) Pour 30 milles de chemin de fer à partir d'Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention limitée à \$96,000.
- (c) Pour 55 milles de chemin de fer à partir de Barry's-Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, une subvention limitée à \$6,400 par mille pour la première moitié de cette division, et à \$3,200 par mille pour l'autre moitié, ne dépassant pas en tout \$264,000.

Les deux premières subventions ont fait l'objet d'un contrat en date du 29 septembre 1892. Le point de départ indiqué sur le chemin de fer Canadien du Pacifique était Renfrew, et la date pour l'achèvement des travaux mise au 1^{er} août 1896.

La troisième subvention, à partir de Barry's-Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, a fait l'objet d'un contrat avec la compagnie en date du 8 novembre 1892. Ce contrat a été remplacé par un autre du 20 septembre 1894.

Les sections entre Ottawa et Renfrew sont terminées et ont été livrées à la circulation en décembre 1893.

Dans le cours de l'année des travaux ont été faits jusqu'à concurrence de \$80,000, ce qui porte le total des paiements faits à la compagnie à \$430,400, le montant total de la subvention. La distance ainsi construite s'étend jusqu'au bout du 55^e mille à l'ouest de Barry's-Bay, soit un total de 107 milles à l'ouest de Renfrew, soit tout le parcours subventionné.

La compagnie a été fusionnée sous son propre nom par la 60^e Vict., ch. 8 (1896) avec la Compagnie de chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound.

La partie ouest, 47 $\frac{3}{4}$ milles, de la compagnie ainsi fusionnée, allant à Parry-Sound, est subventionnée sous le nom de Compagnie de chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound.

Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau.

(*Non changé en celui de Compagnie de chemin de fer Ottawa et Gatineau par l'acte 57-58 Vic., ch. 87, qui a refondu et modifié les actes relatifs à la compagnie.*)

(*Voir nos 8, 26, 58, 151, 305 et 349.*)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 19 (1885), une subvention a été accordée à cette compagnie (au lieu des subventions votées précédemment) pour une voie ferrée allant de la station de Hull vers le village du Désert sur une distance de 62 milles, la somme totale devant être de \$320,000. Cette subvention étant devenue éteinte elle a été autorisée de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889).

En vertu d'un arrêté du conseil en date du 10 juillet 1889, un contrat avec la compagnie pour les travaux en question, 62 milles, fut signé le 19 août.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1883), accorde de nouveau les \$89,248 restées impayées.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 6 (1894), autorise une subvention de \$64,000 pour une longueur de vingt milles à partir des 62 milles déjà subventionnés, mais il a été passé un contrat pour l'entreprise le 7 octobre 1895.

Le total des paiements se montait à \$284,128 au 30 juin 1894, et au 30 juin 1896 il n'avait pas été fait d'autres paiements.

Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa.

(*Non changé en celui de Compagnie de chemin de fer d'Oshawa, 54-55 Vict., ch. 91.*)

(*Voir nos 112, 233 et 314.*)

L'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de \$22,400 pour 7 milles de chemin de fer de cette compagnie allant de Port-Oshawa vers Raglan; la compagnie fut admise à passer contrat le 30 juillet 1889. Cette subvention a été renouvelée par 54-55 Vic., ch. 8, et par l'acte 56 Vict., ch. 2 (1893), elle a été confirmée de façon à en assurer le paiement lorsque les sections en question seront terminées. Un contrat pour l'entreprise a été passé avec la compagnie le 5 août 1895.

Par l'acte spécial 54-55 Vict., ch. 91, les pouvoirs de la compagnie ont été renouvelés et son nom changé comme ci-dessus.

Il a été payé \$22,400 dans le cour du dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer de colonisation de Parry-Sound.

(*Voir nos 153, 312 et 342.*)

L'acte des subventions 52 Vict., ch. 3, a autorisé une subvention d'au plus \$128,000 pour 40 milles de chemin de fer de cette compagnie, du village de Parry-Sound au village de Sundridge, ou quelque autre endroit sur la ligne du chemin de fer du Nord et Jonction du Pacifique.

Le 21 juillet 1890, la compagnie a été admise à passer contrat en conséquence; la ligne devant partir du village de Parry-Sound, traverser les townships de Foley, Christie, Monteith, McMurrich et Parry, et se raccorder au chemin de fer du Nord et Jonction du Pacifique à Scotia, ou à un endroit situé à environ deux milles d'Emsdale-Station. La date fixée pour l'achèvement est prolongée jusqu'au 1^{er} août 1897. Le tracé de 50 milles a été approuvé par arrêté du conseil, couvrant la distance entre le chemin de fer Jonction Nord du Pacifique et Parry-Sound.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), renouvelle le solde de la subvention, \$97,600.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

L'acte 57-58 Vict., ch. 4 (1894), a autorisé une nouvelle subvention limitée à \$64,000 pour 20 milles de chemin de cette compagnie à l'est de Parry-Sound.

Dans le cours du dernier exercice \$68,780 ont été payées, faisant, au 30 juin 1896, \$152,800, couvrant 47 $\frac{3}{4}$ milles de chemin jusqu'à Parry-Sound.

Par l'acte 63 Vic., ch. 8 (1896), la compagnie a été fusionnée avec la Compagnie Ottawa, Arnprior et Parry-Sound sous le nom de cette compagnie.

Compagnie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg-Junction.

(Voir Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie de chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental.

(Ci-devant la Compagnie de chemin de fer de colonisation de la Baie-du-Tonnerre.)

(Voir Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie de chemin de fer Pontiac et Renfrew.

(Voir Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie de chemin de fer de Junction de Pontiac du Pacifique.

(Voir nos 25, 137, 211, 329, 330 et 331.)

Cette compagnie a été constituée en vertu de l'acte fédéral 43 Vic., ch. 55 (1880), avec pouvoir de construire un chemin de fer d'un point de la ligne du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, à ou près de Hull ou d'Aylmer, à un point dans le comté de Pontiac convenable pour traverser la rivière Ottawa, et de là à Pembroke pour se raccorder avec le chemin de fer Canada-Central.

L'acte 45 Vic., ch. 69, donne le pouvoir de construire un pont sur la rivière Ottawa.

En 1884 le parlement, par l'acte 49 Vic., ch. 8, accorda à cette compagnie une subvention de \$3,200 par mille, et n'excédant pas \$272,000 en totalité.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la date du 12 décembre 1884, contrat fut passé avec cette compagnie le 22 du même mois pour la construction de la ligne subventionnée depuis Aylmer jusqu'à Pembroke, traversant la rivière Ottawa à quelque point " non à l'est de Lapasse ",—les premiers 27 milles devant être terminés pour le 1^{er} septembre 1885 (cette date a été changée en celle du 15 décembre par un arrêté du conseil du 13 août 1885), les seconds 27 milles pour le 1^{er} juillet 1886, et tout le chemin, estimé à 85 milles à l'ouest d'Aylmer, pour le 1^{er} juillet 1887.

L'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), autorise une subvention de \$31,500 à cette compagnie pour construire un pont sur la rivière Ottawa à la Culbute, et une subvention de \$9,600 pour 3 milles de sa voie jusqu'à Pembroke, depuis un point situé à 3 milles de Pembroke, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient terminés dans les quatre ans à partir du 22 mai 1888.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à \$24,000 pour 7 $\frac{1}{2}$ milles de ce chemin, entre Hull et Aylmer,

L'acte 53 Vic., ch. 68 (1890), prolonge jusqu'au 22 mai 1892 le temps pour compléter le chemin de fer jusqu'à Pembroke et construire sur la rivière Ottawa, à ou près de la cité d'Ottawa, le pont que cette compagnie a été autorisée à construire par l'acte 45 Vic., ch. 69. Le même acte donne à la compagnie autorisation de continuer son chemin depuis le dit pont jusqu'au bassin du canal, dans la cité d'Ottawa.

L'acte 53 Vic., ch. 69 (1890), autorise la compagnie à acheter de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique la section entre Hull et Aylmer, ou une partie d'icelle.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5, art. 4 (1892), a remis en vigueur le reliquat de la subvention votée en 1894; et l'acte spécial de 1892, ch. 56, prolonge de 2 ans le temps pendant lequel la compagnie devra commencer la construction du pont sur la rivière Ottawa à ou près d'Ottawa, et de 5 ans, à partir du 9 juillet 1892, la date du parachèvement du pont. Il a été aussi accordé une prolongation de 4 ans à compter de cette date pour compléter la ligne jusqu'à Pembroke.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a remis en vigueur les subventions votées en 1888, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient terminés dans quatre ans. La date fixée pour terminer ces travaux se trouve ainsi prolongée jusqu'au 23 juillet 1898.

Le même acte a remis le reliquat de la subvention votée par le ch. 8 de l'acte de 1884, moins les \$24,000 pour les 7½ milles entre Hull et Aylmer, soit une balance de \$73,172.

Le même acte a remis encore en vigueur la somme de \$24,000 votée en 1890 pour la ligne entre Hull et Aylmer.

A la fin de l'exercice 1887-88, il avait été payé sur le montant de la subvention votée, en 1884, la somme de \$174,828. Pendant l'exercice 1894-95 une somme de \$18,750 a été payée depuis, soit un total de \$193,578. Il n'a été fait aucun paiement durant le dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer Québec-Central.

(Voir nos 22, 142, 219 et 321.)

En 1884, cette compagnie reçut une subvention de \$211,200 pour l'aider à construire 66 milles de son chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 août 1884, contrat fut passé à cette date avec la compagnie pour la construction d'une voie ferrée partant de la jonction de la Beauce sur sa ligne-mère et suivant la vallée de la rivière Chaudière jusqu'à la frontière, le chemin devant être terminé pour le 2 février 1888.

Le tracé des 23 premiers milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 8 mai 1895. Le montant de la subvention payée jusqu'à la clôture de l'exercice 1885-86, en vertu d'un arrêté du conseil du 14 août 1885, est de \$60,342, couvrant 15½ milles du chemin inspecté à partir de la jonction de la Beauce.

Au lieu du solde de cette subvention, qui devenait éteint le 1^{er} juillet 1888, autorisation fut donnée par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), d'accorder à cette compagnie

une subvention annuelle de \$21,191.54 pendant 20 ans, représentant un octroi de \$288,000 en argent, pour une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière L'Original, 90 milles. Il n'a pas été passé de contrat pour l'exécution de cette entreprise.

Par l'effet de l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), la compagnie peut, au lieu de la subvention ainsi accordée, recevoir le même montant pendant une période similaire, ou une garantie d'intérêt sur les obligations pour pareille somme pour 90 milles de son chemin de fer allant de la station de Saint-François sur leur ligne à un endroit sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière L'Original, ou d'un point sur sa ligne entre la rivière Chaudière et la station de Tring, à un point sur l'International situé au lac Mégantic ou dans les environs; le paiement annuel devant être fait à la fin d'une période de 12 mois à compter du certificat d'achèvement. Un contrat a été passé pour cette subvention le 30 juin 1892, l'entreprise devant être terminée pour le 1^{er} juillet 1894.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), autorise de payer la subvention votée par l'acte de 1890, sous forme d'octroi en argent dont la valeur actuelle est de \$288,000, le paiement devant être fait après que le chemin aura été complété, inspecté et accepté.

En septembre 1895, on a fait une inspection finale de cette section du chemin ainsi subventionné, désignée comme embranchement de Tring et Mégantic, et qui s'étend depuis la jonction de Tring jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer canadien du Pacifique, au lac Mégantic, un parcours de 59.36 milles. Cette inspection a attesté que le chemin avait été construit d'une manière substantielle et suivant le contrat, et le montant total de la subvention, savoir, \$288,000, a été payé en vertu d'un arrêté du conseil du 16 octobre 1895. Le montant total reçu par la compagnie s'élève à \$347,342.

Compagnie de chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean.

(Voir nos 2, 14, 40, 82, 126, 140, 177, 220, 232, 300 et 347.)

Par l'acte de 1882 une subvention de \$384,000 fut accordée pour une voie ferrée entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean. Par l'acte de 1883, la Compagnie de chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean construisit cette ligne et reçut une subvention nouvelle de \$80,000. Par l'acte de 1885 une subvention de \$96,000 lui fut accordée pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord (à 4 milles de Québec) jusqu'à Saint-Raymond (36 milles de Québec), à la condition que la ligne serait construite jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond; et par l'acte de 1886 une nouvelle subvention n'excédant pas \$186,295 pour les 95 milles à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas \$28,800 fut accordée pour une distance de 9 milles, que les subventions antérieures ne couvraient pas, entre la cité de Québec et le lac Saint-Jean. Cet acte autorisait le paiement jusqu'au 23 juin 1888 (aux conditions ordinaires) des soldes disponibles des subventions accordées en 1882-83. Le total des subventions octroyées à cette compagnie pour toute la distance de Québec au lac Saint-Jean s'élève à \$775,095, et le nombre de milles subventionnés est de 186.

Contrat fut passé le 4 septembre 1882 pour les deux première subventions. Aux termes du contrat cette ligne devait être terminée pour le 25 mai 1887, et la partie allant jusqu'au Lac-Edouard devait l'être pour le 31 décembre 1885; et le 10 février 1886 fut signé un contrat concernant la troisième subvention, celle de 1885. Il n'y a pas eu besoin d'autre contrat pour les subventions accordées en 1886 et 1887, attendu qu'elles sont attribuées à des travaux couverts par les contrats précédents.

L'acte 51 Vic., ch. 3, a transféré à cette compagnie une subvention de \$96,000 déjà octroyée à la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi; et sous l'autorité d'un arrêté du 17 novembre 1888 contrat fut passé avec elle le 5 décembre pour la construction de ce chemin, qui part de la Jonction de Chambord, près du lac Saint-Jean, sur la ligne-mère, les travaux devant être terminés pour le 1^{er} août 1890.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention de \$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 ces travaux.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), accorde à cette compagnie une subvention de \$200,000 pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, ainsi qu'une subvention limitée à \$38,400 pour 12 milles de chemin de fer de Lorette à Québec par voie de Charlesbourg. Le 2 décembre 1890 ces deux subventions ont été couvertes par un contrat, aux termes duquel les travaux devaient être terminés le 1^{er} octobre 1891.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8, accorda expressément la différence, \$5,250, entre les \$30,000 mentionnées dans la subvention susdite pour le pont Saint-Charles et la somme payée à la compagnie.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorisa le paiement du solde de la subvention de 1889, ainsi que du solde, soit \$12,800, de la subvention accordée en 1887. Cette dernière, représentant 4 milles de chemin de fer construits dans la direction de Roberval, a fait le sujet d'un contrat passé le 17 octobre 1892.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), remit en vigueur le solde, \$81,040, de la subvention accordée par l'acte 51 Vic., ch. 3.

L'acte 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a accordé une subvention à cette compagnie pour 2 milles de l'embranchement de Chicoutimi jusqu'en eau profonde à Chicoutimi, ainsi que pour un autre parcours de 12 milles depuis le 52^e mille de cet embranchement jusqu'à la baie des Ha! Ha!, en tout \$44,800.

Pendant la dernier exercice, il a été payé \$3,744. Le total des paiements le 30 juin 1896 se monte à \$1,006,743.50, couvrant la ligne-mère, le 1.17 mille en eau profonde à Chicoutimi, et 50 milles de l'embranchement de Chicoutimi.

Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.

(Voir Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer Shuswap et Okanagan.

(Voir Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer Norfolk-sud.

(Voir Rapport annuel de 1888-89.)

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud.

(Voir n° 365.)

Cette compagnie, constituée par le chapitre 130 des statuts de la Nouvelle-Ecosse, de 1892, a obtenu une charte fédérale par l'acte 58-59 Vic., ch. 64 (1895), avec pouvoir de construire une ligne de chemin de fer d'un point près du port d'Yarmouth, N.-E., pour de là passer par les comtés d'Yarmouth, Shelburne, Queen, Lunenburg et Halifax, jusqu'à un point dans ou près de la ville d'Halifax; aussi un embranchement jusqu'à Lockport et Caledonia.

Par l'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), l'octroi d'une subvention en faveur de cette compagnie de \$3,200 par mille, mais restreinte à \$112,000, fut autorisé pour 35 milles de chemin d'Yarmouth en se dirigeant vers Shelburne et Lockport.

Le 28 février 1895 un contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux ainsi subventionnés, le temps pour l'achèvement des travaux étant fixé au 1^{er} août 1897. Les plans pour toute la distance ont été approuvés par un arrêté du conseil en date du 14 février 1895.

Rien de la subvention n'avait été payé au 30 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara.

(Voir nos 96, 176, 191, 265 et 319.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une subvention n'excédant pas \$38,400 a été octroyée à cette compagnie pour 2 milles de sa voie à partir de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara.

La compagnie a été admise à passer contrat le 5 mars 1888 en vertu d'un arrêté du conseil du 12 avril, le traité étant approuvé par un arrêté de la même date.

Le 20 décembre 1888, le chemin étant 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 1^{er} août 1890 la compagnie a passé contrat pour ce prolongement de sa voie depuis la tête de la ligne actuelle à Sainte-Catherine dans la direction de Hamilton.

L'acte 53 Vic., ch. 7 (1890), a accordé une 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 100 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.

L'acte 57-58 Vic., ch. 4 (1894), accorde à la compagnie, pour 34 milles de son chemin entre Sainte-Catherine et Hamilton, une subvention n'excédant pas une somme de \$108,800.

Il a été payé à la compagnie pendant l'exercice de 1890-91 la somme de \$11,760, couvrant la distance de 12 milles entre Sainte-Catherine et la rivière Niagara, ce qui forme un total de \$38,400. Il n'a rien été payé de plus jusqu'au 30 juin 1896.

Compagnie du Tunnel de Saint-Clair.

(Voir Rapports annuels de 1890-91 et 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup.

(Voir Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer St.-Stephen et Milltown.

(Voir nos 202 et 303.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de la législature du Nouveau-Brunswick, 49 Vic., ch. 17 (1886), avec pouvoir de construire un chemin de fer à Milltown jusqu'à un point sur la ligne du chemin de fer du Nouveau-Brunswick (maintenant Pacifique Canadien), ou jusqu'à un point sur la ligne du *Grand Southern*, (maintenant *Shore Line*).

L'acte fédéral des subventions, 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention au montant limité de \$11,200 pour 3½ milles de son chemin, de St.-Stephen à Milltown, au lieu de la première subvention, et la compagnie a été admise à passer contrat pour l'entreprise le 5 août 1895.

Durant le dernier exercice il a été payé une somme de \$9,635.89.

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke et Lansdowne.

(Voir nos 87, 232, 254 et 258.)

Par l'acte 49 Vic., ch. 18 (1886), autorité fut donnée d'accorder une subvention ne dépassant pas \$80,000 pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial passant par la vallée de la Stewiacke et établissant une communication avec les colonies des mines de fer de Spring-Side, de la Stewiacke supérieure et de la Musquodoboit, 25 milles. La Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke et Lansdowne ayant demandé cette subvention, contrat fut passé avec elle le 17 décembre 1886, la ligne devant être terminée le 1^{er} décembre 1889.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a de nouveau autorisé cette subvention, et l'ancien contrat ayant été amendé, un nouveau contrat a été passé avec la compagnie le 30 août 1890, aux termes duquel la date de l'achèvement fut fixée au 1^{er} septembre 1892.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis la même subvention en vigueur.

L'acte 52 Vic., ch. 5 (1889), a autorisé une subvention limitée à \$156,800 pour un chemin de fer partant de Truro ou d'un point entre Truro et Stewiacke et allant jusqu'à Newport ou Windsor, 49 milles. Contrat a été passé avec cette compagnie le 30 août 1890 pour l'exécution des travaux, la ligne devant se développer de la station de Brockville, sur l'Intercolonial, à celle de Newport, sur le chemin de fer d'embranchement de Windsor, et être terminée le 1^{er} septembre 1893.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis cette subvention en vigueur.

Le tracé a été approuvé dans toute la longueur de la ligne.

Au 30 juin 1896 il n'avait encore rien été payé sur ces subventions.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack.

(Voir Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.

(Nom changé en celui de " Compagnie du chemin de fer des Basses-Laurentides " par l'acte provincial 51-51 Vic., ch. 108.

(Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Louis et Richibouctou.

(Voir Rapport annuel de 1884-85.)

Compagnie du chemin de fer Témiscouata, de la Rivière-du-Loup à Edmundston.

(Voir Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles.

(Voir nos 182 et 269.)

L'acte des subventions 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de \$54,400 en faveur de cette compagnie pour 4 milles de son chemin à partir d'un endroit rapproché du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Gananoque-Junction, sur le chemin de fer Grand-Tronc, et pour 13 milles de son chemin depuis Gananoque-Junction jusqu'à un endroit de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.

Contrat fut passé avec la compagnie le 21 octobre 1889, la section des quatre milles devant être terminée le 1^{er} juillet 1890, et celle des treize milles le 1^{er} août 1893. Au cours de l'exercice 1889-90 la somme de \$10,400 a été payée pour la section (trois milles et un quart) de Gananoque au chemin de fer Grand-Tronc, cette section étant terminée.

Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), il a été accordé à la place du reliquat, \$44,000, de la subvention qui précède, des subventions pour le prolongement du chemin de fer, au nord, par un embranchement se raccordant au chemin de fer Brockville, Newport et Saut-Sainte-Marie; au chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, et au chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou aux eaux du canal Rideau, travaux pour lesquels la limite est de \$30,000; au sud pour un autre embranchement traversant l'embouchure de la rivière Gananoque, travaux pour lesquels la limite est de \$14,000.

Le 30 novembre 1892, un contrat a été passé avec cette compagnie pour ces travaux, la date de l'achèvement desquels est fixée au 1^{er} août 1896.

Au cours de l'exercice 1893-94, il a été payé \$14,000. Il n'a pas été fait d'autres paiements depuis. Le total des paiements au 30 juin 1896 est de \$24,400.

Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.

(Voir nos 280 et 317.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte fédéral 53 Vic., ch. 56 (1890), avec pouvoirs de construire son chemin à partir d'un point dans ou près du village de Port-

Burwell en passant par Tilsonburg jusqu'à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près de Woodstock.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a accordé à cette compagnie une subvention limitée à \$51,200 pour 16 milles de son chemin depuis Port-Burwell jusqu'à Tilsonburg (au lieu de la subvention accordée en 1892), et contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1895.

Au cours du dernier exercice, le montant complet de la subvention a été payé, \$51,200, le chemin étant complété.

Compagnie du chemin de fer de la Tobique.

(Voir Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.

(Voir Rapport annuel de 1887-88.)

Compagnie de chemin de fer des Comtés-Unis.

(Voir nos 297 et 344.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec 46 Vic., ch. 90 (1883), pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point sur la ligne du chemin de fer Montréal, Portland et Boston, à Richelieu, et allant à un point donné sur la rivière Richelieu et le fleuve Saint-Laurent.

L'acte fédéral 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé l'octroi d'une subvention allant jusqu'à \$102,400 pour 32 milles entre Iberville et Saint-Hyacinthe, et au delà vers Sorel.

Le 19 août 1893, contrat a été conclu avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise.

L'acte fédéral 57-58 Vic., ch. 4 (1894), autorise l'octroi d'une subvention limitée à \$102,400 pour une nouvelle distance de 32 milles, et contrat fut passé le 23 octobre 1894 avec la compagnie pour faire les travaux couvrant toute la distance entre Saint-Hyacinthe et Sorel.

Pendant l'exercice la compagnie a reçu une somme de \$52,926.85, ce qui porte les paiements au chiffre de \$184,628.

Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.

(Voir Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.)

Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo.

(Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

Nom changé en celui de "Compagnie du chemin de fer Yarmouth et Annapolis" par l'acte 56 Vic., ch. 63.)

Nom changé de nouveau en celui de "Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic" par 57-58 Vic., ch. 69.)

(Voir Rapport annuel de 1894-95).

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Ouest.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec—C.C.P.)

(Voir Rapport de 1890-91.)

Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville.

(Voir nos 131, 203, 266, 281 et 335.)

L'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de \$64,000 pour un emin de fer de 20 milles allant à 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 la distance en question, la ligne devant partir de la station de Upper-Woodstock, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et devant être terminée le 1er octobre 1890; subséquemment la date fut remise au 1er octobre 1893.

L'acte 53 Vic., chap. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à \$19,200 pour une autre distance de 6 milles, jusqu'à la frontière internationale.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis en vigueur la subvention accordée en 1887.

Le même acte a aussi remis en vigueur la subvention accordée en 1890 pour une autre distance jusqu'à la frontière.

Un contrat en date du 16 septembre 1892 a été passé avec la compagnie pour la construction des 26 milles ainsi subventionnés, la date pour l'achèvement des travaux étant fixée au 1er janvier 1894.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4, (1894), a remis en vigueur les deux subventions accordées en 1887 et 1890, savoir, les \$83,200 destinées aux 26 milles de chemin de Woodstock à la frontière internationale.

L'arrêté du conseil du 24 juillet 1894 a reculé la date de l'achèvement des travaux du contrat jusqu'au 1er août 1896.

Rien de la subvention n'avait été payé au 30 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer Yarmouth et Annapolis.

(Voir Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Les compagnies suivantes ont reçu l'aide de subventions en terres autorisées par le Parlement et accordées par le ministère de l'intérieur.

Elles sont énumérées ici parce que les travaux techniques ont été contrôlés par ce ministère, dont le certificat de l'ingénieur est requis avant que les compagnies intéressées puissent recevoir une partie quelconque de leurs subventions. (Les numéros qui suivent correspondent à ceux de la liste spéciale des "subventions en terres". Annexe partie III, p. 48.)

Compagnie de chemin de fer Alberta et Athabaska.

(Par l'acte 52 Vic., ch. 65, le nom de la compagnie est devenu "Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada.")

Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.

(Voir Rapport annuel de 1792-93.)

(Voir aussi "Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest", dans le rapport de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Brandon et Sud-Ouest.

(Voir n° 19, subventions en terres.)

Par un arrêté du conseil du 23 novembre 1889, sujet à la ratification du parlement et à l'obtention d'un acte constitutif de la part du parlement fédéral, il a été accordé à cette compagnie une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un chemin de fer partant d'un endroit dans le township 1, rang 23 ou 24, à l'ouest du premier méridien, et allant à Deloraine, à environ 17 milles. Cette subvention a été confirmée par l'acte 53 Vic., ch. 4. La compagnie a été constituée en corporation sous l'autorité d'un acte provincial, mais elle a reçu une charte fédérale par l'acte 53 Vic., ch. 86 (1890), et conformément au dit arrêté du conseil la section subventionnée sera terminée et en voie d'exploitation le 1^{er} mai 1891. Les plans et profils du tracé ont été approuvés par un arrêté du conseil en date du 19 février 1892; ils indiquent la ligne qu'on se propose de suivre à partir d'un point de raccordement avec l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'aux houillères de la Montagne de la Tortue. Un nouveau tracé a été approuvé par un arrêté du conseil le 3^e octobre 1894.

L'acte spécial 57-58 Vic., ch. 65, a remis en vigueur la charte de la compagnie.

L'acte des subventions en terres 57-58 Vic., ch. 5 (1894), a remis en vigueur la subvention accordée en 1890.

Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton.

(Voir Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(Voir Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie du chemin de fer Grand-Nord-Ouest-Central.

(Voir n° 7, subventions en terres.)

Le projet de construire un chemin de fer entre Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et Battleford, dans le district provisoire de Saskatchewan, distance d'environ 450 milles, a été nourri par la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest-Central (la ci-devant Compagnie du chemin de fer Souris et Montagnes-Rocheuses). Sous l'autorité d'un arrêté en conseil du 29 juillet 1885, le privilège qui avait été accordé à la compagnie d'acheter des terres à raison de \$1.06 l'acre

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

jusqu'à concurrence de 6,400 acres par mille, fut converti en une concession gratuite de ces terres (sujet à une taxe de 10 centins par acre pour l'arpentage), à la condition que le chemin 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 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'acte 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 l'acte 52 Vic., ch. 67 (1889).

Par un arrêté du conseil, aussi du 22 juillet 1886, la subvention dont il a été question a été accordée à cette compagnie. Le contrat fut passé le 12 septembre 1887. Par plusieurs arrêtés du conseil successifs, le temps fixé pour l'achèvement a été prolongé.

Le 3 septembre 1890 un arrêté du conseil a été rendu acceptant comme complétée la première section de 50 milles.

Par un arrêté du conseil en date du 7 décembre 1891, un délai a été accordé, sujet à la condition que les premiers 50 milles seraient mis en état d'exploitation le 15 de ce mois ou après, comme suit: 100 milles à partir de l'extrémité des premiers 50 milles pour le 30 novembre 1892, et 300 milles de plus (ou n'importe quelle distance qui pourrait être nécessaire pour compléter le chemin jusqu'à Battleford) le 30 novembre 1893.

La compagnie a fait rapport que les premiers 50 milles étaient ouverts au trafic le 16 décembre 1891.

Le 20 juin 1892 un arrêté du conseil a été rendu approuvant le tracé projeté de la seconde section de 50 milles.

Par l'acte spécial 58-59 Vic., ch. 48 (1894), le temps pour l'achèvement de ce chemin de fer jusqu'aux Montagnes Rocheuses a été prolongé jusqu'au 22 mai 1902, pourvu qu'avant la fin de 1897 et chaque année subséquente, pas moins de 20 milles soient complétés. La subvention en terres est périmée.

Compagnie du chemin de fer du Lac-Seul.

(Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer et de Canal du Lac Manitoba.

(Voir subventions en terres n^{os} 16 et 23.)

Cette compagnie a été originairement constituée par l'acte fédéral 52 Vic., ch. 57 (1889). Elle a été reconstituée en 1892 par l'acte 55-56 Vic., ch. 41, avec pouvoir, en vertu de cet acte, de construire un chemin de fer depuis le Portage-la-Prairie jusqu'à la frontière sud du lac Manitoba; aussi, à partir d'un point sur la dite ligne, ou à partir d'un point sur la ligne du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest,

à, ou près de Gladstone, à l'ouest du lac Dauphin, jusqu'au lac Winnipegosis, à ou près de Meadow Portage.

L'acte 58-59 Vic., ch. 52 (1895), a fait revivre cet acte, avec pouvoirs additionnels accordés à la compagnie de construire leur ligne depuis Arden, sur la ligne du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, de la continuer jusqu'au lac Dauphin, et de là à un point plus éloigné que 100 milles de Gladstone ou Arden. Le temps fut fixé au 22 juillet 1900 pour parachever les travaux.

L'acte des subventions en terres de 1890 (53 (Vic., ch. 4), ayant accordé à la compagnie une subvention en terres, au montant de 6,400 acres par mille pour une ligne de chemin de fer à partir du Portage-la-Prairie à aller jusqu'au lac Winnipegosis, à ou près de Meadow-Portage, un parcours d'environ 125 milles, un arrêté du conseil du 22 juillet 1891 accorda cette aide. Par un autre arrêté du conseil en date du 6 juin 1892, les terrains ainsi réservés ont été définis par des plans. Un arrêté subséquent du conseil, en date du 1er février 1895, s'appuyant sur l'acte de 1895 précité, qui reconstituait la compagnie, a fait applicable aux dispositions de ce dernier acte les dispositions de l'arrêté du 6 juin 1892 quant à la subvention en terres.

Sous l'autorité de l'arrêté du conseil du 1er février 1896, et en conformité de l'acte 58-59 Vic., ch. 8, dont les dispositions permettaient le partage de la subvention pour le transport, qui avait été originairement accordée à la Compagnie de chemin de fer Winnipeg et Baie-d'Hudson,—un contrat de transport fut conclu le 5 février 1896—avec la Compagnie de Terres et de Construction du Lac Manitoba pour l'espace de 20 ans, à raison de 40,000 par année. La partie du chemin mentionnée dans ce contrat était celle entre le Portage-la-Prairie ou Gladstone, près d'un point à mi-chemin de la rivière Sakatchewan, et que la compagnie s'obligeait de compléter le 1er février 1898.

Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest.

(Voir nos 4 et 6, subventions en terres; aussi n° 358, subventions en argent.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte provincial 43 Vic., ch. 35 (1880), sous le nom de Compagnie du chemin de fer Westburne et Nord-Ouest, puis, en 1882, elle fut constituée en vertu de l'autorité fédérale par l'acte 45 Vic., ch. 80. En 1883, son nom devint Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest. Plusieurs actes, dans le cours des années suivantes, définirent et étendirent les pouvoirs de la compagnie.

En 1893, cependant, ces actes furent tous révoqués et refondus en un seul acte, 56 Vic., ch. 52. Par cet acte, la compagnie a le pouvoir spécial de construire (a) un prolongement de la ligne-mère depuis le terminus à Yorkton jusqu'à Prince-Albert, ou les environs; (b) un prolongement de l'embranchement de la Rivière-aux-Coquilles (*Shell River*) jusqu'à la frontière nord ou ouest de la province, ainsi que d'autres embranchements à partir de la ligne-mère. La compagnie devait construire pas moins de 20 milles par année, mais un acte subséquent, ch. 79, 1894, lui accorda neuf ans pour terminer les travaux autorisés, telles parties d'embranchement, n'excédant pas 20 milles par année, devant être construites chaque année, selon qu'il pourra être déterminé par le gouverneur en conseil.

Par l'acte 48-49 Vic., 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,

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

depuis Portage-la-Prairie jusqu'à la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à 20 milles de Prince-Albert.

Une concession a été faite à la compagnie par arrêté du conseil du 4 octobre 1884, annulant les arrêtés antérieurs. La marche des travaux a été fixée par arrêté du 6 mai 1884, à raison de 50 milles par année. Le 1^{er} 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 25 milles, partant d'un point de la ligne-mère à ou près Todburn jusqu'à la rivière Assiniboine, près Shellmouth.

Cette concession fut faite à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil des 10 et 21 septembre 1886, la compagnie fut autorisée à faire partir la ligne de Binscarth, l'arrêté en premier lieu nommé approuvant le tracé, à Russell, jusqu'ou le chemin a été construit. Cet embranchement, de 11½ milles de long, est en exploitation.

L'acte de 1894, 57-58 Vic., ch. 4, accorde à la compagnie, aux fins de prolonger de 100 milles sa ligne principale vers Prince-Albert, une subvention limitée, se montant à \$320,000, la compagnie de son côté faisant cession de sa subvention en terres au taux de 3,200 acres par mille.

La ligne-mère est en état d'exploitation entre Portage-la-Prairie et Yorkton, 223 milles.

Compagnie de chemin de fer Manitoba et Sud-Est.

(Voir Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie de chemin de fer de colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.

(*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

(Voir Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat.

(Voir n° 12, subventions en terres.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 23 (1887), autorisation a été donnée de concéder à cette compagnie des terres fédérales jusqu'à concurrence de 6,400 acres par mille pour un chemin de fer allant d'un point à ou près de Medicine-Hat, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'aux houillères des ou près des townships n°s 12 et 13, rang 6, à l'ouest du 4^e méridien principal, distance d'à peu près 8 milles.

En conséquence, la concession a été faite à la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 juillet 1888, après qu'il eût été stipulé que le chemin serait terminé et mis en exploitation pour le 31 décembre 1888.

Par arrêté du conseil du 24 janvier 1889, un projet de contrat avec la compagnie a été approuvé, et l'achèvement du chemin fut prorogé jusqu'au 2 juin 1890. Le contrat a été signé le 14 février 1890.

Par l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 79 (1891), la charte de la compagnie a été remise en vigueur et ses pouvoirs ont été étendus, et par l'acte spécial 57-58 Vic., ch. 80, la date pour la fin des travaux a été de nouveau reculée jusqu'au 1er janvier 1898.

La subvention en terres est devenue périmée.

Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest.

(Achétée par la Compagnie de houille et de chemin de fer d'Alberta.)

(Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada.

(Ci-devant la Compagnie de chemin de fer Alberta et Athabaska.)

(Voir Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer et de bateaux à vapeur Qu'Apelle, Lac-Long et Saskatchewan.

(Affermée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.)

(Voir Rapport annuel de 1891.)

Compagnie du chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim-Rouge.

(Voir nos 14 et 26, subventions en terres.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 52 Vic., ch. 52, pour la construction d'un chemin de fer à partir d'un endroit près de Calgary, T. N.-O., jusqu'à un endroit sur la rivière du Daim-Rouge, dans le township 32, rang 21, à l'ouest du 4^{me} méridien principal, la route étant tracée; aussi, à partir d'un endroit situé à ou près de Cheadle-Station, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord, jusqu'à un point de raccordement sur la voie de Calgary, dans ou près le township 26, rang 25, à l'ouest du 4^{me} méridien principal, avec d'autres embranchements indiqués dans l'acte.

Le 23 novembre 1888, un arrêté du conseil autorisa, sauf l'approbation du Parlement, une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour la ligne allant de Cheadle-Station à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4^e méridien, distance d'environ 55 milles. Cette concession a été ratifiée par l'acte des subventions en terres, 52 Vic., ch. 4 (1889).

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 9, la subvention ci-dessus a été annulée et remplacée par une subvention n'excédant pas 6,400 acres par mille, pour le chemin de fer de Calgary à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4^e méridien, distance d'environ 55 milles.

Le 17 juin 1893, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction du chemin ainsi subventionné et qui devait être terminé pour le 1^{er} novembre 1894.

Un arrêté du conseil du 28 février 1894 recule la date de la fin des travaux au 1^{er} novembre 1895.

La subvention en terres est devenue périmée.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie de chemin de fer et de navires Winnipeg et Baie-d'Hudson.

(Nom changé en celui de Compagnie de chemin de fer Grand-Nord et Winnipeg, par l'acte 57-58 Vic., ch. 94 (1894).

(Voir n° 1, subventions en terres, et l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 81.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 25, par. 7 (1884), autorisation a été donnée d'accorder une subvention en terres pour une voie ferrée entre un point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la baie d'Hudson, 6,400 acres par mille dans le Manitoba et 12,800 acres dans les territoires du Nord-Ouest.

En 1880, l'acte 43 Vic., ch. 59, constitua en corporation la "Compagnie du chemin de fer et de navires Winnipeg et Baie-d'Hudson", avec pouvoir de construire une ligne de Winnipeg à ou près Port-Nelson, baie d'Hudson.

En 1884, cet acte fut modifié (par le chapitre 70), et la compagnie fut autorisée à commencer son chemin en partant de Winnipeg ou de quelque autre point entre Selkirk et Portage-la-Prairie, et de le prolonger jusqu'à Port-Nelson et Churchill, ou quelque autre point sur la baie d'Hudson; aussi de construire un embranchement entre un point quelconque de 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 du chemin de fer et de transport de la Vallée de la Nelson, fut abrogé, et autorisation fut donnée de liquider les affaires de la compagnie en dernier lieu mentionnée, et de transférer ses propriétés et ses intérêts à la Compagnie de Winnipeg et Baie-d'Hudson.

Un acte passé en 1886 (49 Vic., ch. 73) fixe au 2 juin 1890 la date de l'achèvement des travaux.

Par un arrêté du conseil du 11 mai 1885, tous les arrêtés précédents relatifs à ce sujet furent annulés, et une subvention en terres a été accordée à la Compagnie de chemin de fer et de navires Winnipeg et Baie-d'Hudson, comme suit :—

	Acres.
Division A.—Depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la frontière septentrionale du Manitoba—distance évaluée à 225 milles.....	1,440,000
Division B.—Depuis la frontière jusqu'au terminus, près l'embouchure de la rivière Nelson, baie d'Hudson—distance évaluée à 425 milles.....	5,440,000
Division C.—L'embranchement à partir d'un point de la ligne-mère, près l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, jusqu'à son intersection avec le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest—la distance ne devant pas dépasser 250 milles (concession sujette à l'approbation du Parlement).....	1,600,000

Le temps accordé pour l'achèvement des travaux a été fixé par cet arrêté comme suit :—50 milles de la division A ou B pour le 19 avril 1887, et 50 milles chaque année subséquente jusqu'à l'achèvement de la ligne-mère; mais si la compagnie ne terminait par sa ligne-mère pour le 11 mai 1890, elle perdait son droit à une subvention pour son embranchement, qui lui-même devait être terminé pour le 11 mai 1893.

Au mois d'avril 1888, l'ingénieur en chef du gouvernement fit rapport que 40 milles du chemin étaient terminés, à l'exception de certaines gares, etc.

Par un arrêté du conseil du 16 septembre 1891, le délai fixé pour l'achèvement du chemin de la compagnie a été prorogé comme suit :

Jusqu'au 21 juin 1894 (la limite accordée par sa charte telle que modifiée par 53 Vic., ch. 80), la partie du chemin s'étendant du bout des 40 milles déjà construits jusqu'à un point sur la rive sud de la Saskatchewan près de l'extrémité occidentale du lac des Cèdres, ou entre le lac des Cèdres et Grands-Rapides, distance d'environ 250 milles. Cet arrêté du conseil approuvait le projet d'une convention qui devait être faite avec la compagnie pour les travaux, et cette convention a été signée le 18 septembre 1891.

Par l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 81, autorisation de passer contrat avec cette compagnie fut donnée pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de cette ligne qui se trouve entre Winnipeg et la rivière Saskatchewan, moyennant un paiement annuel de \$80,000 pendant 20 ans, sous l'empire d'un arrêté du conseil en date du 16 septembre 1891. Une convention fut en conséquence conclue avec la compagnie le 18 septembre 1891.

Le 8 novembre 1893 un arrêté du conseil fut rendu prorogeant au 21 décembre 1896 le temps fixé pour l'achèvement de la ligne-mère jusqu'à la rivière Saskatchewan.

L'acte spécial 57-58 Vic., ch. 24 (1894), a changé le nom de la compagnie tel que mentionné plus haut, et, quant à l'achèvement de la ligne-mère jusqu'à la rivière Saskatchewan, la date en a été reculée jusqu'au 31 décembre 1896. L'acte spécial 59 Vic., ch. 40 (1896), prolonge le temps fixé pour le parachèvement au 31 décembre 1898.

En vertu de l'acte spécial 58-59 Vic., ch. 8, l'acte de transport des subventions 54-55 Vic., ch. 81, a été amendé de manière à permettre que la moitié de la subvention annuelle fut payée lors de l'achèvement de la moitié de la ligne entre Winnipeg et la rivière Saskatchewan, et la balance lors de l'achèvement du reste : l'amendement au contrat de transport du 18 septembre 1891 fut en conséquence autorisé. A défaut de ce faire, le gouverneur en conseil était autorisé à transférer la dite moitié de la subvention à quelque autre compagnie. Le transfert a maintenant été exécuté en faveur de la Compagnie du chemin de fer et de canal du lac Manitoba (*à voir*), qui va construire jusqu'à un point à mi-chemin entre Gladstone ou Portage-la-Prairie et la rivière Saskatchewan.

Par un arrêté du conseil du 1er février 1896, le contrat, ou acte de transport du 18 septembre 1891, fut en conséquence annulé, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 7 mai 1896, un nouvel acte de transport fut passé avec la compagnie, daté le 12 de ce mois, s'appliquant à un chemin de fer à être construit depuis le lac Dauphin (ou un point à mi-chemin du Portage-la-Prairie ou Gladstone) jusqu'à la rivière Saskatchewan : la subvention du gouvernement devant être de \$40,000 par année pendant 20 ans ; le chemin devant être parachevé le 31 décembre 1898.

Par le même arrêté du conseil du 7 mai 1896, le temps fixé pour le parachèvement par l'acte des subventions en terres de la compagnie, du 18 septembre 1891, fut aussi étendu au 31 décembre 1898.

Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.

(*Voir n° 8, subventions en terres.*)

Par l'acte 40 Vic., ch. 11 (1896), autorité a été donnée d'accorder une concession d'environ 240 milles, 6,400 acres par mille, pour un chemin de fer à partir d'un point

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

dans le township 4, rang 30, à l'ouest du 2^e méridien, traversant Fort-Qu'Appelle, jusqu'au chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest.

Une concession fut accordée à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886. La partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique devra être terminée pour le 1^{er} novembre 1887, et 50 milles chaque année suivante.

Cet arrêté du conseil fut modifié par un autre du 7 juillet 1887, qui accorde à la compagnie une année, à partir du 1^{er} janvier 1887, pour terminer la première section de 50 milles (après avoir achevé pour le 1^{er} novembre 1887 la partie comprise entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle), l'achèvement devant s'effectuer à raison de 50 milles par chaque année subséquente, jusqu'à construction entière du chemin.

Un autre arrêté du conseil pris le 22 novembre 1887 accorde à la compagnie un délai jusqu'au 31 juillet 1888 pour terminer la partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique; suivant les termes de l'arrêté précédent, 100 milles du chemin doivent être terminés et exploités pour le 31 décembre 1888.

Par l'acte *ad hoc* 52 Vic., ch. 66 (1889), l'article d'un acte antérieur donnant à cette compagnie le pouvoir de construire un chemin de fer suivant la voie indiquée ci-dessus a été abrogé, et la compagnie a été autorisée à construire une voie ferrée à partir d'un point de la frontière internationale sur ou près le rang 16, à l'ouest du second méridien principal, en allant dans une direction nord par Qu'Appelle-Station jusqu'à Fort-Qu'Appelle, et de là dans une direction nord-est jusqu'à un point près l'angle nord-ouest du lac Winnipegosis; la partie du chemin qui se trouvera entre son point d'intersection avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle devant être terminée pour le 1^{er} août 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 1^{er} août 1892 le délai pour la construction de la partie de cette voie ferrée qui se trouvera entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle—le reste du chemin devant être terminé par la suite à raison de 50 milles par année.

Cet acte a été abrogé par l'acte 55-56 Vic., ch. 63 (1892), et les délais pour l'achèvement du chemin entre les points d'intersection avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle ont été prolongés jusqu'au 30 octobre 1894, le chemin de fer devant être terminé par la suite à raison de 20 milles par année.

Pouvoir a été donné à la compagnie de transporter ou affermer le chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique; à la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, à la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord-Ouest-Central, ou à la Compagnie du chemin de fer Winnipeg et Baie-d'Hudson.

Par l'acte spécial de 1884, 57-58 Vic., ch. 96, le temps du parachèvement de la section du chemin de fer entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle fut prolongé jusqu'au 30 octobre 1896; le reste du chemin devant être complété sur le pied de 20 milles par année après cette date.

La subvention en terres est devenue périmée.

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat, se rattachant aux lacs et rivières navigables, sont les suivants :—

1. Ceux du Saint-Laurent ;
2. Le canal Welland ;
3. Le canal du Saut-Sainte-Marie ;
4. Ceux du Richelieu, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain ;
5. Ceux de la rivière des Outaouais ;
6. Ceux de la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston ;
7. Ceux de la Trent ;
8. Le canal Saint-Pierre, Cap-Breton.

DÉPENSES POUR LES CANAUX.

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 1896 :

Canal Lachine	\$10,125,972 26
Canal Beauharnois.....	1,611,690 26
Canal Soulanges (en construction).....	2,275,908 55
Canaux Williamsburg (en voie d'agrandissement).	4,228,419 71
Canal Cornwall (en voie d'agrandissement) ...	5,953,662 53
Relevés hyd. du fleuve et des canaux du St-Laurent.	1,147,132 82
Lac Saint-Louis.....	54,662 45
Canal Murray.....	1,247,470 26
Canal Welland....	23,769,353 41
Canal du Saut-Sainte-Marie.....	3,448,011 83
Canal Sainte-Anne.....	1,170,215 63
Canaux Carillon et Grenville.....	4,029,788 86
Canal de la Culbute.....	379,494 46
Canal Rideau (y compris la division de Perth).....	4,560,285 60
Canal de la Trent... ..	1,538,779 97
Ecluse Saint-Ours... ..	121,537 65
Canal Chambly.....	637,206 76
Canal Saint-Pierre.....	648,755 61
Relevé du canal de la baie Verte.....	44,387 53

Total au compte du capital... .. \$66,948,348 65

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

En outre de ce que ci-dessus, il a été dépensé durant la même période pour l'entretien, les réparations et l'exploitation de ces différents travaux, mais non imputé au compte du capital..... \$13,932,785 89

Faisant un total de dépenses sur les canaux de \$80,881,134 54

Le revenu total des canaux, comprenant les péages, ainsi que les loyers de terrains et des chutes d'eau durant la même période s'élève à \$10,917,796.74.

DÉPENSES ET RECETTES TOTALES DE L'EXERCICE.

DÉPENSES.

Les dépenses totales en rapport avec la construction, l'entretien et l'exploitation des différents canaux pendant l'exercice expiré le 30 juin 1896, et autres dépenses, se répartissent comme suit :—

Construction, au compte du capital	\$2,258,778 97
Renouvellements, au compte du revenu.	\$121,908 10
Réparations “ “	226,328 40
Personnel (exploitation et perception).	345,454 47
	693,690 97*
	\$2,952,469 94

REVENU.

Le revenu total pour l'exercice a été de \$341,503,09, moins les remboursements, \$1,964.37, laissant un revenu réel de \$339,538.72, soit une diminution de \$351.77 sur le revenu de l'exercice précédent. Le revenu réel provenant des péages s'élève à \$268,838.67, une diminution de \$12,287.41, et les loyers reçus s'élèvent à \$51,414.01, une augmentation de \$10,807.11.

Le système d'accorder des remises sur le transport en transit de grain et autres produits alimentaires fut interrompu au commencement de 1893, et le taux régulier fixé à dix centins la tonne, par un arrêté du conseil du 13 février 1893, taux qui a continué les années suivantes. Les remises dont il est question plus haut se trouvent en détail dans le rapport du comptable, partie II, page 31; elles se composaient des sommes versées en trop, et des sommes payées pour le transport de matériaux destinés à des travaux de l'État.

La dépense totale pour le personnel et l'entretien, les réparations et renouvellements, se monta à \$693,690.97 pour l'année, une diminution de \$52,085.07; les recettes nettes totales, telles que ci-dessus, se montent à \$339,538.72; le montant des dépenses dépasse de \$354,152.25 celui des recettes.

* Les chiffres ci-dessus sont ceux portés au chef "Total pour les canaux" dans l'exposé du comptable (partie I page 3), les cinq derniers item de cet exposé, bien que représentant des dépenses tombant sous les prévisions budgétaires, ne sont pas directement imputables à ces travaux: ils s'élèvent en tout à \$30,194.21, imputables "au revenu". Ils ne sont pas compris dans l'état de l'ingénieur en chef (partie I, page 29), qui porte le total pour entretien et exploitation à \$663,496.76.

Le tableau suivant fait voir la somme perçue à chaque canal à titre de recettes proprement dites des canaux, des loyers de chutes d'eau, etc., pendant l'exercice clos le 30 juin 1896.

Nom du canal.	Péages.	Droits de quaiage et d'emmagasinage.	Amendes	Autres recettes.	Loyers de chutes d'eau, etc.	Total.
Welland.....	142,511 53		130 00	108 03	9,194 51	151,944 07
Saint-Laurent.....	60,757 83	3,033 14	80 00	15,422 28	40,963 05	120,256 30
Chambly.....	26,807 01		9 00		190 00	27,006 01
Ottawa.....	32,090 93			10 20	56 00	32,157 13
Rideau.....	5,798 13	51 94		275 70	942 45	7,068 22
Saint-Pierre.....	1,248 38					1,248 38
Murray.....	522 12				4 00	526 12
Vallée de la Trent.....	1,066 11			166 75	54 00	1,286 86
Saut-Sainte-Marie.....					10 00	10 00
Total.....	270,802 04	3,085 08	219 00	15,982 96	51,414 01	341,503 09
Remise de péages.....						1,964 37
						339,538 72

Les détails relatifs au revenu des canaux et aux statistiques commerciales diverses pour la saison de navigation de l'année 1895 se trouvent dans l'annexe, "Statistique des canaux" (partie V).

Les quelques données qui suivent sur le trafic des canaux pendant la saison de navigation de 1895 offrent un certain intérêt:—

Par le canal Welland il a passé 869,595 tonneaux de fret, dont 489,748 se composaient de produits agricoles et 121,846 de produits forestiers, 635,812 tonneaux allant à l'est et 233,883 à l'ouest, et 852,026 tonneaux étaient du fret direct, dont 621,926 tonneaux ont passé à l'est tout le long du parcours du canal. De cette quantité les vaisseaux canadiens ont transporté 290,077 et ceux des Etats-Unis 561,949. Le fret total pour l'est et l'ouest par ce canal et venant des ports des Etats-Unis en destination des ports des Etats-Unis, a été de 477,105 tonneaux, soit une diminution de 115,162 tonneaux sur l'année 1894. La quantité de grain transporté à Montréal par ce canal et ceux du Saint-Laurent a été de 231,491 tonnaux, soit une diminution de 42,160 tonneaux sur l'année précédente; sur cette quantité il en a été transbordé 18,987 tonneaux à Ogdensburg, contre 273,561 tonneaux transportés en 1894 et dont 23,030 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg.

La quantité transportée sur les canaux du Saint-Laurent a été de 828,228 tonneaux de fret, dont 469,735 pour l'est sans transbordement, et 27,209 pour l'ouest sans transbordement aussi. 315,860 tonneaux de produits agricoles et 338,793 de marchandises.

Quatre cargaisons de maïs ont été directement transportées à Montréal, soit 1,344 tonneaux.

Sur les canaux de l'Ottawa la quantité transportée s'exprime par 541,220 tonneaux, dont 534,084 de produits forestiers.

Sur le canal Chambly on a transporté 359,027 tonneaux, dont 226,197 de produits forestiers.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Sur le canal Rideau 88,753 tonneaux, dont 55,573 de produits forestiers, ont été transportés.

Sur le canal Saint-Pierre la quantité transportée est de 9,828 tonneaux, dont 712 de produits forestiers.

Sur le canal Murray 11,124 tonneaux, dont 4,446 de produits forestiers, ont été transportés.

Sur le canal de la vallée de la Trent il est passé 32,266 tonneaux, dont 30,889 de produits forestiers.

Sur le canal du Saut-Sainte-Marie, ouvert le 9 septembre 1895, et fermé le 6 décembre, le mouvement total du fret pour ces trois mois a été de 595,837 tonneaux, savoir, 415,442 allant à l'est, et 180,405 tonneaux allant à l'ouest.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Érié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, avec les canaux qui les relie, forme un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Île à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,200 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles.

Du Déroit de Belle-Île, à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 986 milles. De Québec à Montréal la distance est de 160 milles. Par suite du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux lieux, particulièrement au lac Saint-Pierre, les vaisseaux qui tiraient plus de dix à douze pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer durant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du canal fut définitivement arrêtée, mais ce ne fut qu'en 1844 que des travaux de dragage commencèrent. Cette année-là on commença à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet fut abandonné en 1847. En 1851 on commença le creusage du chenal actuel. A cette époque la profondeur du chenal à eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869 cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à eau basse, sur une distance de 108 milles à partir de Montréal jusqu'à un point où la marée commence à se faire sentir. Ces travaux se continuent au frais du gouvernement du Canada, qui, en 1888, sous l'empire de l'acte 51 Vic., ch. 5, de la même année, prit à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur *minima* de 300 pieds, qui se porte à 500 dans les courbes. Le chenal est indiqué par des feux et des bouées.

Avant le commencement des travaux du creusage du nouveau chenal il n'y avait que les vaisseaux de 350 tonneaux qui pouvaient atteindre Montréal, et, en 1853, il n'y eut que trois petits steamers transatlantiques qui vinrent dans ce port.

Durant la campagne de 1896, sur les arrivages ici, 734 étaient des steamers transatlantiques, représentant un tonnage total de 1,216,468 tonneaux; certains de ces steamers étaient des vaisseaux de plus de 5,000 tonneaux. Le mouvement donné ainsi au commerce a eu pour résultat de faire exécuter de grandes améliorations dans le port de Montréal, grâce auxquelles les moyens de logement seront beaucoup plus considérables. La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mise à la tête de la navigation océanique, et ici commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, qui rachètent les divers rapides

par lesquels le chenal en amont est obstrué et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal du Saut-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent près de Trois-Rivières où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Supérieur, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Welland et du Saut-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 71 milles; la chute totale, directement rachetée par les écluses, est de 551 pieds; et le nombre d'écluses qu'un vaisseau aurait à passer de Montréal, tête de la navigation océanique, à la tête du lac Supérieur, est de 51.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Saut-Sainte-Marie, ainsi que par le canal des chutes de Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Ces deux canaux sont libres quant aux péages.

Le canal américain a un peu plus d'un mille de long, avec une largeur de 100 pieds au fond et deux écluses dont les dimensions sont comme suit: ancienne écluse:—Longueur, 515 pieds; largeur, 80; ouvertures des portes, 60 pieds, avec 16 pieds d'eau sur les seuils. La différence du niveau racheté par cette écluse est d'environ 18 pieds, et la nouvelle écluse, complétée dans l'automne de 1896, dont les dimensions sont comme suit:—longueur 800 pieds; largeur, 100 pieds, avec 21 pieds d'eau sur les seuils, à la hauteur moyenne des eaux.

Ce qui suit indique les grandes lignes des travaux accomplis et ceux que l'on a projetés pour mettre à effet un système d'agrandissement des canaux le long du parcours de la navigation non interrompue depuis la limite des eaux de marée et le lac Supérieur.

Ce projet d'agrandissement général comprend des écluses des dimensions suivantes: longueur, 270 pieds, de porte à porte; largeur, 45 pieds; profondeur de l'eau navigable, 14 pieds sur les seuils. L'écluse du Saut-Sainte-Marie a 900 pieds de longueur, sur une largeur de 60 pieds, et une profondeur d'eau qui correspond à plus que les 21 pieds dans la nouvelle écluse américaine.

Canal Lachine.—Sur le canal Lachine les fondations des constructions permanentes ont été posées à la profondeur voulue pour les navires tirant 14 pieds, mais il reste encore à baisser le fond de 2 pieds sur une distance de 6½ milles pour obtenir cette profondeur. Les travaux sont en voie d'exécution, et à la fin de la saison de 1896 plus de la moitié était terminée.

Lac Saint-Louis.—Sur une étendue de quatre milles en amont de l'entrée du canal Lachine, le lac Saint-Louis est obstrué par de nombreux hauts-fonds, formés principalement de matières dures, qu'il est nécessaire d'enlever pour établir un chenal en rapport avec la navigation de 14 pieds. Le creusage d'un chenal de 300 pieds de long et large de 16 sur une distance de 4 milles est à se faire, et à la fin de la saison 1896 il y en avait plus d'un tiers de complété.

Canal Soulanges.—Entre les lacs Saint-Louis et Saint-François il y a dans le fleuve une montée d'environ 83 pieds qui est rachetée par le canal Beauharnois, sur la rive sud du Saint-Laurent. Le nouveau canal (Soulanges), ayant de plus grandes proportions, est en voie de construction sur la rive nord. Il aura environ 14 milles de long. Les travaux se font à l'entreprise, et la moitié environ est complétée.

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

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

près de l'extrémité ouest ou supérieure, où il s'agit de faire disparaître quelques hauts-fonds.

Canal Cornwall.—Les travaux sont tellement avancés qu'ils seront terminés à la saison prochaine.

Canal de la Pointe-Farran.—Rien n'a encore été fait de l'approfondissement du canal de la Pointe-Farran, sauf les études hydrographiques nécessaires, et la préparation des plans, mais il a été dragué à ses dimensions originaires.

Canal du Rapide Plat.—Au Rapide-Plat les travaux d'élargissement sont pratiquement terminés.

Entre le canal Cornwall et le canal des Galops les biefs du fleuve demandent à être approfondis ou améliorés en certains endroits.

Canal des Galops.—Ce canal a $7\frac{3}{8}$ milles de long et rachète les rapides Iroquois, Cardinal et Galops. Les Iroquois et Cardinal sont de très forts courants plutôt que des rapides.

On est à agrandir ce canal sur une longueur d'environ 4,000 pieds à partir de l'entrée d'amont jusqu'à un point en aval des rapides des Galops, où une nouvelle écluse, maintenant terminée, permet de passer dans la rivière. Ces travaux d'agrandissement sont pratiquement terminés.

A partir de l'entrée d'amont de ce canal jusqu'au bief de Prescott, distance d'environ trois milles, le chenal sinueux et en partie peu profond passe sur ce qu'on appelle le "Rocher Plat", et se trouve dans les eaux américaines. L'amélioration et l'utilisation du chenal nord ou canadien de la rivière forme partie du projet d'agrandissement, mais à part les relevés préliminaires et la préparation des plans, rien n'a été fait encore.

Canal Welland.—L'agrandissement de ce canal est terminé.

Canal du Saut-Sainte-Marie.—Ce canal est maintenant ouvert au commerce. Les abords sont creusés à 18 et $18\frac{1}{2}$ pieds respectivement, mais la profondeur pour laquelle le canal et l'écluse devront être adoptés est de 20. Ceci cependant n'a pas d'importance immédiate, vu que la limite de la navigation est fixée par le nouveau chenal américain dans la rivière en bas des chutes, et qu'il n'est pas encore creusé en partie dans toute la profondeur qu'on a en vue.

CANAL LACHINE.

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 "	} à 3 écluses... 9 "	18 "
		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 rachète les rapides Saint-Louis, première série des rapides sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

Le plan d'agrandissement du canal Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent comportait un tirant d'eau de 14 pieds d'un bout à l'autre; on s'est borné pour le moment à donner au canal proprement dit une profondeur navigable de 12 pieds, et en conséquence, sur les biefs suivants, c'est-à-dire entre Lachine et la Côte Saint-Paul, la Côte Saint-Paul et Saint-Gabriel, Saint-Gabriel et le bassin Wellington, le chenal a été rendu navigable pour les bateaux d'un tirant de 12 pieds seulement. Tous les ouvrages permanents, tels que les écluses, les ponts, les murs latéraux et les ponceaux, ont été construits pour admettre un tirant de 14 pieds d'eau, et à la section voisine de Montréal leur profondeur peut accommoder des vaisseaux tirant 20 pieds d'eau. Les travaux de creusage pour la navigation à 14 pieds d'eau sont en voie de progrès.

On a fermé le canal le 30 novembre 1895, pour le rouvrir le 3 mai 1896.

La navigation n'a subi aucune interruption.

Le rapport de l'ingénieur surintendant donne le détail des opérations et des nouveaux ouvrages exécutés, et fait voir la condition générale du canal. (Annexes, partie I., page 103.)

Les dépenses faites sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	\$184,998 25
Renouvellements, imputables au revenu.....	8,193 15
Réparations	24,950 20
Personnel.....	58,342 96
Total	\$276,484 56

Les travaux de draguer le nouveau chenal sur certains haut-fonds dans le lac Saint-Louis pour satisfaire aux exigences de la navigation sont en voie de progrès; les dépenses faites pour ces travaux durant le dernier exercice s'élèvent à \$49,903.31.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur du canal.....	11 $\frac{1}{4}$ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	9
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses.....	82 $\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 "
Largeur du canal au plafond.....	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	120 "

Le canal commence sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15 $\frac{1}{4}$ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous les noms des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Le canal a été fermé le 30 novembre 1895, et rouvert le 1^{er} mai 1896.

La navigation n'a pas été interrompue.

On trouvera les détails des réparations aux annexes, partie I., p. 105.

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.....	Nil.
Renouvellements, imputables au revenu.....	Nil.
Réparations	\$ 15,050 85
Personnel	20,725 47
	\$35,776 32

CANAL CORNWALL.

Longueur du canal.....	11½ milles.
Nombre d'écluses.....	6
Dimensions des écluses.....	270 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses.....	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	14 “
Largeur du canal au fond (excepté à 3 ponceaux)*	100 “
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	150 “

Depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'au canal Cornwall il y a un intervalle de 32¾ milles sur le lac Saint-François, navigable pour les vaisseaux du tonnage maintenant en usage.

Le canal Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

Le canal a été fermé le 7 décembre 1890, et rouvert le 30 avril 1896.

Durant les mois de septembre et octobre 1896, l'approvisionnement d'eau a été exceptionnellement bas, ce qui a nécessité de fermer l'eau aux établissements manufacturiers, et durant le temps des eaux basses le tirant des vaisseaux a été restreint à 8 pieds.

Le niveau de l'eau la plus basse qui ait été enregistré durant la saison a été de 7 pieds et 5 pouces, et de l'eau la plus haute, de 9 pieds et 11 pouces. On trouvera des états détaillés des niveaux de l'eau à la partie I, page 132.

Il est arrivé plusieurs accidents durant l'année, et une porte d'écluse ayant été emportée par un vapeur, il en est résulté un retard dans la navigation.

Les détails concernant les réparations et les opérations se trouvent aux annexes partie I, page 131, et des travaux d'agrandissement, à la partie I, page 132.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Le creusage et l'agrandissement du prisme du canal seront bientôt terminés.

Comme il avait été décidé d'adopter le chenal nord du fleuve Saint-Laurent entre l'île du Sheikh et la terre ferme comme une partie du canal, l'agrandissement du canal qui existait fut abandonné. La construction des barrages nécessaires à travers le chenal, qui avait été donné à l'entreprise en juin 1893, fut terminée durant la saison de 1895. On a commencé à remplir l'espace en automne, et au printemps l'eau suffisait à l'ouverture de la navigation.

* C'est la largeur de l'ancien canal, au plafond, pour la navigation à neuf pieds.

On estime le coût de l'agrandissement de ce canal à \$4,300,000, dont on avait payé le 1^{er} novembre 1896, \$1,049,955.

Les travaux de l'exercice sont décrits en détail dans les annexes du présent rapport. (*Voir* partie I, page 132.)

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital.....	\$448,408 31
Renouvellements, imputables au revenu.....	2,175 00
Réparations.....	25,259 56
Personnel et entretien.....	15,472 26
Total.....	<u>\$491,315 13</u>

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les ouvrages de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

Ces canaux ont été fermés le 10 décembre 1895 et rouverts le 1er mai 1896.

Il est arrivé un accident, et la navigation a été retardée par le fait que les portes de l'une des écluses furent emportées.

Les dépenses faites sur ces canaux pendant le dernier exercice se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital.....	\$442,021 12
Renouvellements, imputables au revenu.....	8,607 04
Réparations.....	9,036 00
Personnel et entretien.....	9,588 51
Total.....	<u>\$469,252 67</u>

Pour les détails, *voir* les annexes, partie I, de page 126 à page 128.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal.....	$\frac{3}{4}$ de mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimension de l'écluse.....	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse.....	4 pieds.
Tirant sur les seuils, au niveau ordinaire de l'eau	9 "
Largeur du canal au fond.....	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 "

De la tête du canal Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter, si c'est nécessaire, le rapide de la Pointe-Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

On est à refaire le prisme de ce canal dans les dimensions originaires, savoir, 50 pieds de largeur au fond par 10 pieds de profondeur. (*Voir* annexes, partie I, page 133.)

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... ..	14 “
Largeur du canal au fond.....	50 “
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	90 “

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent sautent les rapides.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux d'agrandissement de ce canal consistent à agrandir le chenal en amont et quelque peu en aval de l'écluse de prise d'eau actuelle à la tête du canal, et à construire une nouvelle écluse de prise d'eau et un canal d'alimentation en rapport avec l'ancienne. Le fond du chenal, sur une distance de 1,000 pieds en aval et sur 700 pieds en amont, a été creusé à une profondeur navigable de 14 pieds. La nouvelle écluse a été terminée en 1888 et est en opération; les autres travaux qui s'y rapportent sont aussi finis. On a adjugé, dans le cours du mois de janvier 1891, l'entreprise de l'agrandissement du reste du canal, y compris l'écluse à la sortie du canal. Les travaux sont en voie d'exécution. L'estimation du coût de l'agrandissement est de \$1,700,000, dont \$1,582,713 étaient payés au 1er novembre 1896 (Voir annexes, partie I, page 133.)

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal.. .. .	7½ milles.						
Nombre d'écluses	4						
Dimension des écluses	<table> <tr> <td>1 écluse de garde</td> <td>270 p. x 45 pds.</td> </tr> <tr> <td>1 écluse d'ascens.</td> <td>270 p. x 45 pds.</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>200 p. x 45 pds.</td> </tr> </table>	1 écluse de garde	270 p. x 45 pds.	1 écluse d'ascens.	270 p. x 45 pds.	2	200 p. x 45 pds.
1 écluse de garde	270 p. x 45 pds.						
1 écluse d'ascens.	270 p. x 45 pds.						
2	200 p. x 45 pds.						
Chute totale des écluses.....	15½ feet.						
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	14 “						
Largeur du canal au fond... ..	50 “						
Largeur du canal à la surface de l'eau....	90 “						

De la tête du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 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. Les deux écluses sont terminées, et l'eau y a été introduite en octobre 1894. Les autres travaux sont en cours. L'estimation du coût de l'agrandissement est de \$1,650,000, sur laquelle somme, au 1er novembre 1896, il avait été payé \$1,503,344.

En se servant de cette écluse d'ascension les navires d'un léger tirant d'eau capables de monter le courant des rapides des Iroquois et de Cardinal pourront se dispenser de prendre la route du canal sur une longueur de 7 milles environ, en ne parcourant que les 4,000 pieds qui séparent l'écluse de l'entrée d'amont pour passer les rapides des Galops. L'eau ayant été exceptionnellement basse durant la saison, la navigation a profité de ces travaux, des mesures ayant été prises pour les utiliser à cette fin.

On n'a encore pris aucune mesure, à part les relevés hydrographiques préliminaires, en vue d'agrandir les 7 milles du canal à l'est de cette écluse.

Dans le cours de la saison de 1892, on a terminé le relevé hydrographique de ce qu'on appelle "le chenal du nord", à partir de la tête du canal des Galops jusqu'à la tête de l'île Spencer, chenal qui, une fois amélioré, offrira un trajet de $\frac{2}{3}$ de mille plus court que le chenal du sud, dans les eaux américaines, dont on se sert maintenant. (Voir annexes, partie I, p. 134.)

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	5½ milles.
Largeur au fond.....	80 pieds.
Profondeur à compter du plus bas niveau du lac	11 "
Pas d'écluses.	

Ce canal est pratiqué à travers l'isthme de Murray, et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

Les travaux comprennent une tranchée de 4½ 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 9½ milles. Il n'y a pas d'écluses. Le canal est traversé par quatre ponts tournants.

De son terminus occidental, près le village de Brighton, dans le havre de la Presqu'île, à l'entrée du canal Welland, jusqu'à Port-Dalhousie, la distance est d'environ 120 milles.

Le canal a 80 pieds de largeur au fond, et à l'eau basse sa profondeur est de 12½ pieds.

L'entrée du havre de la Presqu'île sur 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 5 décembre 1895, et livré de nouveau à la navigation le 17 avril 1896.

Le niveau de l'eau le plus élevé qui ait été enregistré entre mai et novembre 1895, a été de 12 pieds 5 pouces (en mai), et le plus bas, de 12 pieds 4 pouces (en

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

novembre), ce qui a été les plus basses eaux hautes et les plus basses eaux basses depuis les cinq dernières années.

La navigation de ce canal a été maintenue sans interruption. Il est passé 603 vaisseaux. (*Voir annexes, partie I, p. 134.*)

Les dépenses sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :

Construction, imputable au capital	Nil.
Renouvellements, imputables au revenu.....	Nil.
Réparations.....	\$5,410 33
Personnel et entretien	5,409 10
Total.....	\$10,819 43

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	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. 1 " 200 x 45 " 1 (de partage) 230 x 45 24 écluses 150 x 45	} 270 pds. x 45 pds.
Chute totale des écluses	326 $\frac{3}{4}$ pds.	326 $\frac{3}{4}$ pds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	10 $\frac{1}{4}$ "	14 "

BRANCHE DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland.....	2,622 pieds.
“ Du canal Welland à la rivière, <i>via</i> l'écluse à l'aqueduc	300 “
“ De la tranchée de Chip-pawa à la rivière Niagara.....	1,020 “
Nombre d'écluses—Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson.....	2
Dimensions des écluses.....	150 x 26 $\frac{1}{2}$ pieds.
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland.....	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “ 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal.....	21 milles.
Nombre d'écluses.....	2
Dimension des écluses.....	{ 1 de 150 x 25½ 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 12 décembre 1895, et rouvert le 28 avril 1896.

Il n'y a rien eu dans les opérations de l'année qui mérite aucune mention spéciale.

On trouvera, page 136, des tableaux indiquant le plus haut et le plus bas niveau de l'eau aux nouvelles écluses d'entrée à Port-Dalhousie et à Port-Colborne pour chaque mois du dernier exercice.

En ce qui concerne la navigation, on peut remarquer qu'à Port-Colborne le niveau de l'eau le plus élevé a été en novembre 1895, 18 pieds et 4 pouces, et le plus bas, aussi en novembre, 12 pieds et 2 pouces.

À Port-Dalhousie, les plus hautes eaux ont été en avril et mai 1896, 15 pieds et 6 pouces, et les plus basses en octobre 1895, 12 pieds et 4 pouces.

On trouvera dans les annexes les détails des réparations exécutées. (Voir partie I, p. 138.)

Les dépenses faites sur ce canal dans le cours du dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital.....	\$ 1,677 67
Renouvellements, imputables au revenu.....	18,768 99
Réparations.....	62,542 64
Personnel et entretien.....	87 988 11
Total.....	<u>\$170,977 41</u>

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 394 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers les lacs Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière du Saut-Sainte-Marie, jusqu'à

une courte distance du canal du Saut-Sainte-Marie. A partir du 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 SAUT-SAINTE-MARIE.

Longueur du canal, entre l'extrémité des jetées	
à l'entrée.	5,937 pieds.
Nombre d'écluses.....	5
Dimensions de l'écluse	900 x 60 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	20 pieds 3 pouces.
Chute totale.....	18 pieds.
Largeur du canal au fond.....	141 pieds 8 pouces.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	150 pieds.

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur sur le territoire canadien.

Lorsque la rivière est à son état normal il y a une différence de 18 pieds dans les niveaux en amont et en aval de cette île. La longueur du canal à travers l'île est de 3,500 pieds. En sus, des approches ont été creusées aux deux entrées. La longueur totale de ce canal et de ses approches est d'environ 18,100 pieds.

Pour les fins de l'entreprise, on a divisé les travaux en trois sections, et des contrats ont été passés comme suit : Pour l'entrée d'aval, le 30 janvier 1889 ; pour l'entrée d'amont, le 26 mars 1889 ; et pour le canal et l'écluse d'ascension, le 20 novembre 1888.

Le projet, tel qu'énoncé dans ces contrats, comprenait une chambre d'écluse de 600 pieds de long sur 85 de large, avec une profondeur de 16 $\frac{1}{4}$ pieds d'eau sur les seuils au niveau d'eau le plus bas connu, la largeur des portes d'entrée devant être de 60 pieds. Cette écluse était faite de manière à laisser passer deux navires en une seule éclusée. Le prisme du canal devait être à 18 pieds au-dessous du plus bas niveau connu de la rivière en amont de l'île Sainte-Marie.

Cependant, des personnes intéressées à la navigation de ce canal ont représenté que ces dimensions devraient être augmentées, et sous l'empire d'arrêtés du conseil rendus le 21 mai et le 3 juillet 1891, un nouveau contrat fut passé le 19 juin 1891 avec les entrepreneurs, MM. Hugh Ryan et C^{ie}, aux termes duquel les dimensions suivantes furent décidées :—Longueur de la chambre d'écluse 650 pieds, largeur 100 pieds, profondeur d'eau sur les seuils 19 pieds ; le temps fixé pour terminer ces travaux fut prorogé du 10 mai 1892 au 10 mai 1893.

Toutefois, au cours de la session de 1891, un débat eut lieu au parlement sur l'à-propos de faire l'entrée de l'écluse en ligne droite avec les murs de la chambre, et le 24 décembre 1891 et le 1er avril 1892, des arrêtés du conseil furent rendus autorisant de nouveaux changements dans ce sens. Un second contrat supplémentaire fut passé avec les entrepreneurs le 5 avril 1892, et aux termes de ce contrat les dimensions de l'écluse devaient être comme suit :—Longueur de la chambre 900 pieds, largeur 60 pieds d'un bout à l'autre, avec une profondeur de 20 pieds 3 pouces d'eau sur les seuils à l'extrême bas niveau connu de la rivière en aval de l'écluse ; le temps accordé pour terminer ces travaux fut fixé au 31 décembre 1894.

Subséquentement, il devint nécessaire que les travaux fussent terminés plus tôt, et sous l'empire d'un arrêté du conseil rendu le 20 octobre 1892, un nouveau contrat fut passé avec les entrepreneurs, le 8 novembre 1892, pour l'exécution, avant le 1er juillet 1894, de tous les travaux qui leur avaient été donnés à l'entreprise, y compris le creusement du prisme du canal à une plus grande profondeur de 4 pieds, faisant 22 pieds au-dessous du plus bas niveau connu de la rivière.

Par le projet ainsi modifié l'écluse pourra loger trois navires les uns derrière les autres, un du type des lacs, de 320 pieds de long, et deux du type du canal Welland, de 225 pieds de long, avec moyen d'entrer et de sortir facilement en droite ligne, par les portes de l'écluse, avec la ligne du canal.

L'écluse et le prisme du canal ont été terminés et prêts au trafic vers la fin de juin 1895, mais ce ne fut que le 9 septembre que les chenaux des abords ont été assez nettoyés pour permettre au commerce général d'y passer. Dans tous les cas le canal fut ouvert à cette date et il le resta sans interruption jusqu'au 6 décembre. Il a été ouvert pour la saison de 1896 le 7 mai. Les approches ont été creusés à une profondeur de 18 pieds à 18½ pieds respectivement. Ceci n'empêche pas toutefois les plus gros vaisseaux des lacs de se servir du canal en toute liberté, attendu que le commerce est à la merci de la profondeur de la rivière en aval, dont la limite navigable est actuellement régie par certains hauts-fonds dans le chenal américain, et au Sailor's Encampment, ce qui porte la profondeur à 16 pieds au niveau d'eau moyen. On est à enlever ces hauts-fonds.

Durant la saison de 1896, qui a été close le 10 de décembre, 5,136 vaisseaux ont passé par ce canal, soit 3,042 éclusages. Le tonnage de ces vaisseaux était de 4,395,156 tonneaux dans leur ensemble, et ont transporté 4,577,397 tonnes de fret. On constatera l'énorme étendue du trafic passant par le Saut par les états ci-dessous, qui donnent des renseignements sommaires sur les opérations de la saison de 1896, un de ces états indiquant les rapports du trafic qui s'est fait dans le canal canadien seulement, et l'autre donnant un aperçu du trafic qui s'est fait simultanément tant dans le canal canadien que dans le canal américain. Le trafic qui s'est fait dans ce dernier fait voir que le mouvement vers une augmentation rapide dans les opérations a encore été très marqué: il est passé au delà de 16,000,000 de tonnes de fret par les deux canaux, soit une augmentation de plus de un million de tonneaux. Il y a eu une augmentation de plus de 17 millions de boisseaux de blé, et une augmentation de plus de 19 millions de boisseaux d'autres grains.

Les dépenses faites sur ce canal durant le dernier exercice se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital.....	\$189,986 59
Renouvellements, imputables au revenu.....	Nil.
Réparations	2,650 17
Personnel et entretien.....	16,074 70
	<hr/>
	\$208,711 46

Le total des dépenses imputables au capital au 1^{er} novembre 1896 est porté à \$3,490,207.86. Les frais sont portés à \$4,000,000.

On trouvera aux annexes les détails de ces travaux. (Voir annexes, partie I., p. 97.)

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ETAT comparatif du mouvement du fret et des passagers en destination et venant du lac Supérieur, durant les saisons de 1895 et 1896, comprenant les statistiques des canaux américain et canadien au Saut-Sainte-Marie, dans le Michigan et dans Ontario.

Articles.	Désignation.	SAISONS.		AUGMENTATION.		DIMINUTION.	
		1895.	1896.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.
Vaisseaux "A".....	Nombre	17,956	18,615	659	04		
Passages des écluses.....	do	7,734	9,466	1,732	22		
Tonnage, enregistré.....	Ton. nets.....	16,806,781	17,249,418	442,637	08		
do fret.....	do	15,062,580	16,239,061	1,176,481	08		
Passagers.....	Nombre	31,656	37,066	5,410	17		
Houille, anthracite.....	Ton. nets.....	440,477	397,210			43,267	10
do bitumineuse.....	do	2,133,885	2,626,130	492,245	23		
Farine.....	Barils.....	8,902,302	8,882,858			19,444	00
Blé.....	Boisseaux.....	46,218,250	63,256,463	17,038,213	37		
Grain (autre que le blé.....)	do	8,328,694	27,448,071	19,119,377	230		
Fer fabriqué et en gueuse.....	Ton. nets.....	100,337	121,872	21,535	21		
Sel.....	Barils.....	269,919	237,515			32,404	12
Cuivre.....	Ton. nets.....	107,452	116,872	9,420	09		
Minerai de fer.....	do	8,062,209	7,909,250			152,959	02
Bois.....	M. pds. M.P.....	740,700	684,986			55,714	08
Minerai d'argent.....	Ton. nets.....	100	240	140	140		
Pierre de construction.....	do	23,876	17,731			6,145	26
Fret non classé "B".....	do	463,308	520,851	57,543	12		

NOTE :

"A." Steamers.....	13,404	"B." Compris à l'article du "Fret non classé"
Voiliers.....	4,391	sont 2,358 tonneaux de laine et 31 de
Non enregistrés.....	820	peaux vertes.
Total.....	18,615	

Le canal américain a été ouvert en 1895 durant 231 jours.

 " " " 1896 " 232 "

Le canal canadien " 1895 " 87 "

 " " 1896 " 218 "

Le canal canadien a été ouvert la première fois au commerce le 9 septembre 1895.

* Dans les rapports précédents, il a été fait mention qu'on était à exécuter des travaux d'amélioration dans le chenal sud de la rivière connu sous le nom du chenal du lac au Foin (*Hay Lake*), en aval des chutes, dans les eaux américaines, qui ne pouvait antérieurement livrer passage qu'à des vaisseaux ne tirant pas plus de six pieds d'eau. Ce chenal amélioré aura 300 pieds de largeur et 20 pieds de profondeur navigable. Ces travaux, commencés en 1882, et dont le coût fut estimé devoir être de \$2,659,115, sont tellement avancés que le seul obstacle au passage des vaisseaux d'un tirant de 20 pieds n'existe que sur un point, à l'île Neebish, où l'on ne peut avoir à présent que 17 pieds d'eau.

La nouvelle voie abandonne le chenal navigable actuel de la rivière à un endroit (Rapides de l'île au Sucre) situé à environ 2½ milles en aval du chenal, passe dans le lac au Foin, et par la voie de la Neebish du milieu (*Middle Neebish*) se raccorde au chenal actuel, au pied de l'île au Sucre, ce qui fait gagner une distance de 11 milles (16 milles au lieu de 27), sur la distance par le vieux chenal qui passe au nord de l'île au Sucre dans les eaux canadiennes.

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 $\frac{5}{8}$ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles que rencontre la navigation par cette route :—

L'écluse Sainte-Anne;	} 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	$\frac{1}{2}$	23 $\frac{3}{4}$
De l'écluse Sainte-Anne au canal Carillon	27	50 $\frac{5}{8}$
Canal Carillon	$\frac{3}{4}$	51 $\frac{3}{8}$
Du canal Carillon au canal Grenville	6 $\frac{1}{4}$	57 $\frac{5}{8}$
Canal Grenville	$\frac{3}{4}$	63 $\frac{3}{8}$
Du canal Grenville à l'entrée de la navigation du Rideau	56	119 $\frac{3}{8}$
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston	126 $\frac{1}{4}$	245 $\frac{5}{8}$

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal.....	$\frac{1}{8}$ mille.	$\frac{1}{8}$ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimensions de l'écluse	190 x 45 pieds	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, rachète les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23 $\frac{1}{2}$ milles du port de Montréal.

Fermée le 29 novembre 1895, cette écluse était rouverte le 26 avril 1896.

La navigation n'a pas été interrompue cette année.

L'ancienne écluse et la nouvelle sont toutes deux à la disposition du public. (Voir annexes, partie I, p. 105.)

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les dépenses faites sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	Rien.
Renouvellements, imputables au revenu.....	Rien.
Réparations.....	\$ 4,993 89
Personnel et entretien.....	2,195 54
Total.....	\$ 7,489 43

CANAL CARILLON.

Longueur du canal	$\frac{3}{4}$ mille.
Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses.....	200 x 45 pieds.
Chute totale.....	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 “
Largeur du canal au fond.....	100 “
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	110 “

Ce canal rachète les rapides de Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal Carillon il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Fermé le 30 novembre 1895, ce canal était rouvert le 27 avril 1896.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, l'eau en cet endroit a été élevée de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont. (*Voir annexes, partie I, p. 105.*)

A partir de la tête du canal Carillon jusqu'au pied du canal Grenville il y a un espace navigable de $5\frac{1}{2}$ milles.

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 pieds.

Ce canal, qui rachète les rapides du Long-Saut, est à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa..

Des inspections préliminaires ont été faites pour l'élargissement de deux biefs du canal Grenville, mais aucuns travaux n'ont été commencés.

Le canal a été fermé le 30 novembre 1895 et rouvert le 27 avril 1896. (*Voir annexes, partie I, p. 106.*)

Les dépenses faites sur ces deux canaux, Carillon et Grenville, dans le cours de l'exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital.....	\$ 3,850 31
Renouvellements, imputables au revenu.....	Rien.
Réparations.....	12,161 10
Personnel et entretien,	13,995 69
Total.....	<u>\$30,007 10</u>

On trouvera aux annexes, partie I, p. 111, des tableaux indiquant la hauteur de l'eau dans les canaux ci-dessus pendant le dernier exercice.

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable.....	126 $\frac{1}{4}$ milles.
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston.....	{ 35 d'ascension. 14 de chute.
Différence totale des niveaux, 446 $\frac{1}{4}$ pds. {	{ 282 $\frac{1}{4}$ d'ascension et 164 de chute. } durant les hautes eaux.
Dimension des écluses.....	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds ; profondeur navigable sur toute la longueur du canal.....	4 $\frac{1}{2}$ pieds.
Largeur du canal au fond.....	{ 60 " dans la terre. 54 " dans le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	80 " dans la terre.

Canal de Perth.

Longueur du canal.....	6 milles.
Nombre d'écluses.....	2
Dimension des écluses.....	134 x 32 pieds.
Chute totale.....	26 pieds.
Longueur du barrage.....	200 "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	5 " 6 pouces.
Largeur du canal au fond.....	40 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	{ 40 " dans le roc. 60 " dans l'argile.

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau et la ville de Perth.

Un arrêté du conseil du 27 septembre 1890 a déclaré ce canal partie du canal Rideau.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, en haut ; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessus sont indiqués les sources d'alimentation :

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston par la rivière Cataragoui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas :

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

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 du lac au 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 30 novembre 1895, et à Kingston-Mills le 20. Elle a recommencé à Ottawa et à Kingston-Mills le 1^{er} mai 1896.

L'extrême eau basse a rendu la navigation difficile à certaines époques de l'été.

La crue des eaux du printemps a été très forte, mais les dommages ont été vite réparés, et la navigation n'en a pas été affectée.

On trouvera dans les annexes les détails des réparations et autres travaux exécutés. (Partie 1, page 117.)

On trouvera aux annexes, partie 1, page 122, un état des niveaux des eaux.

Les dépenses faites sur le canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital.....	Nil.
Renouvellements, imputables au revenu.....	\$21,452 29
Réparations.....	30,196 38
Personnel et entretien.....	34,052 77
Total.....	<u><u>\$85,701 44</u></u>

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal Chambly, jusqu'à Saint-Jean, pour suivre la rivière Richelieu 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 :—

Section de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'écluse Saint-Ours.....	14	14
De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly.....	32	46
Canal Chambly.....	12	58
Du canal Chambly à la frontière.....	23	81
De la frontière au canal Champlain.....	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié.....	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany.....	7	265
D'Albany à New-York.....	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal.....	$\frac{1}{8}$ 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 29 novembre 1895 et rouverte le 29 avril 1896.

Les eaux hautes du printemps ont causé quelques dommages, mais la navigation n'a pas subi de retards. (Voir annexes, partie I., p. 106.)

Les dépenses faites sur cette écluse dans le cours de l'exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital.....	Rien.
Renouvellements, imputables au revenu.....	Rien.
Réparations.....	\$ 1,678 49
Personnel et entretien.....	2,094 91
Total.....	<u>\$ 3,773 40</u>

CANAL CHAMBLY.

Longueur du canal.....	12 milles
Nombre d'écluses.....	9 "

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Dimensions des écluses:—

Ecluse de prise d'eau n° 1 à Saint-Jean.....	122	pieds	} De 22½ à 24 pieds de large.
“ d’assensions 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 fond.....	36	“	
“ du canal à la surface de l’eau.	60	“	

Le canal Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l’écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal rachète les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1895 et rouvert le 4 mai 1896.

La navigation n’a pas été interrompue pendant la saison et le mouvement du trafic par le canal indique une augmentation de 30 pour 100.

On trouvera aux annexes une description des divers travaux et améliorations exécutés dans le cours de l’exercice, ainsi qu’un état des niveaux d’eau. (*Voir annexes, partie I, pp. 107, 109.*)

Les dépenses faites sur le canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :

Construction, imputable au capital.....	Rien.
Renouvellements, imputables au revenu.....	\$ 3,694 63
Réparations.....	11,801 12
Personnel et entretien.....	19,349 65
Total	\$ 34,845 40

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

Le terme canal de la Trent s’applique à une série de nappes d’eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui, actuellement, ne peuvent être utilisées que pour la desserte du trafic local. Grâce à des travaux, on a donné plus d’ampleur à cette ligne locale qui, au moyen d’autres ouvrages en cours et en projet deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

C’est une chaîne de lacs et de rivières s’étendant depuis Trenton, c’est-à-dire depuis l’embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu’au lac Huron.

Il y a plusieurs années il a été projeté d’utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel que modifié:—

Par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l’Esturgeon et Cameron, jusqu’au lac Balsam, point de partage des eaux situé à environ 65 milles de Trenton; partant du lac Balsam, elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu’au lac Simcoe; de là par la rivière Severn jusqu’à la baie Georgienne, lac Huron, une distance de 235 milles.

Commencée en 1837, l’exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été

rendues navigables et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac à l'Esturgeon, offre une communication avec la ville Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigables. Milles.	Innavigables. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing.....	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley		14½
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro'.....	51¾	
De Peterboro' à Lakefield.....		9½
De Lakefield à un point à travers le lac Balsam....	61	
	132¼	32¾
Distance totale, baie de Quinté à un point au delà du lac Balsam.....		165
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à 48¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry à la tête du Scugog.....		27½

Les constructions pour lesquelles la navigation de la Trent a été améliorée sont les suivantes: Canaux, avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, aux rapides Buckhorn et aux chutes Fénélon, ainsi que des barrages à Lakefield et à la Pointe de Young. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro', et le lac Balsam, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro', le barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabi maintient la navigation depuis le lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux (*Stony*) jusqu'au pied du canal Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, un canal d'environ 2¼ milles de longueur passe par les rapides Burleigh et Lovesick et relie le lac Pierreux (*Stony*) à la baie de la Biche (*Deer*).

Aux rapides Buckhorn, 7 milles des rapides Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de long.

A Bobcaygeon, 15¾ milles des rapides Buckhorn, un barrage de 553 pieds de long règle le niveau de l'eau jusqu'au chutes Fénélon.

Aux chutes Fénélon, 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Ci-suit une liste des écluses, avec leurs dimensions.

1	écluse à Rosedale, (entretenu par le gouvernement d'Ontario).....	100' x 30			
		x 4' 6" à 6' 6" profondeur d'eau sur le seuil.			
2	écluses à Fénélon.....	134' x 33' x 5' 0" à 7' 6"	profondeur d'eau sur le seuil.		
1	do Lindsay.....	do 5' 0" à 7' 0"	do	do	
1	do Bobcaygeon..	do 5' 8" à 7' 6"	do	do	
1	do Buckhorn....	do ' 0" à 9' 0"	do	do	
1	do Lovesick	do 5' 0" à 9' 4"	do	do	
2	do Burleigh.....	do 2' 4" à 7' 0"	do	do	
1	do Pointe de Young (ouvrage du gouvernement provincial),	134' x 33'	profondeur d'eau sur le seuil.		
		x 5' 0" à 14' 0"			
1	do Peterborough.	131' x 33' x 5' 0" à 10' 0"	profondeur d'eau sur le seuil.		
1	do Hastings.....	do 7' 0" à 10' 6"	do	do	
1	do Chisholms....	do 5' 0" à 8' 6"	do	do	

13

NOUVEAUX TRAVAUX.

La division entre Lakefield et Peterborough, 9½ milles, est divisée en deux sections qui sont données à l'entreprise et en voie d'exécution.

Sur la division entre le lac Balsam et le lac Simcoe, la première section de 5½ milles est en voie d'exécution à l'entreprise. On est à faire les relevés et des plans des 3½ milles qui restent. Un détail particulier des ouvrages de cette division sera une gluse d'ascension par force hydraulique de 50 pieds.

Sur le bief du centre la navigation s'est fermée le 21 novembre 1895 et s'est ouverte le 20 avril 1896; sur le bief d'aval elle s'est fermée le 22 novembre 1895 et ouverte le 18 avril 1896.

La navigation n'a pas subi d'interruption, et le niveau de l'eau a été satisfaisant.

On trouvera dans les annexes les détails des différentes réparations qu'on a faites, — partie I, pages 113 et 116.

Les dépenses faites sur ce réseau de canaux pendant le dernier exercice se décomposent comme suit:

Construction, imputable au capital.....	\$392,976 08
Renouvellements, imputables au revenu.....	6,185 75
Réparations.....	3,329 97
Personnel et entretien.....	4,349 34
Total	\$406,841 14

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.....	48 x 200 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	18 pieds aux plus basses eaux.
Profondeur d'eau dans le canal	19 pieds.
Montant et baissant maximum de la marée dans la baie Saint-Pierre.....	4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur le côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'océan Atlantique.

Le canal est resté fermé pour l'exécution d'importantes réparations jusqu'au 8 novembre 1895,

La description des réparations et améliorations se trouve dans les annexes. (*Voir* partie I, p. 150.)

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital ...	\$ 1,455 21
Renouvellements, imputables au revenu.....	16,743 64
Réparations.....	260 90
Personnel	2,182 04
Total.....	<u>\$20,641 79</u>

CANAL DE SOULANGES.

On est à construire ce canal sur le côté nord du fleuve Saint-Laurent, au lieu d'agrandir le canal de Beauharnois sur le côté sud. Il suit une ligne qui s'étend, en amont, de la pointe des Cascades à la pointe de Macdonald, près de Coteau-Landing. Le projet comprend la construction d'un canal sur une ligne pratiquement droite, long de 14 milles, avec cinq écluses d'ascension rachetant une chute d'eau de 82½ d'eau. (Le nombre d'écluses dans le canal de Beauharnois, y compris l'écluse de prise d'eau, est de neuf.) Les dimensions des écluses seront celles du réseau agrandi, c'est-à-dire: longueur, 270 pieds; largeur, 45 pieds; profondeur de l'eau sur les seuils, 14 pieds. On a donné à l'entreprise les travaux de construction du canal lui-même, du pont et de la maçonnerie de l'écluse, et ils sont en voie d'exécution. L'ingénieur en chef dit qu'il faudra au moins trois années pour terminer le canal.

On trouvera de plus amples renseignements dans le rapport de l'ingénieur en chef et dans celui de l'ingénieur surintendant. (*Voir* annexes, partie I, p. 11 et p. 91.)

Au 1^{er} novembre 1896 les dépenses étaient de \$2,401,698.88, sur \$5,000,000, coût de l'estimation actuelle.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

COMMISSION DES VOIES DE GRANDE NAVIGATION.

En 1895, une résolution fut adoptée par le Congrès des Etats-Unis en vue de nommer des commissaires pour conférer avec d'autres commissaires de la Grande-Bretagne et du Canada, dans le but de s'enquérir et de faire rapport sur la possibilité de construire un réseau de canaux devant donner l'accès des grands lacs aux navires océaniques. Trois commissaires furent en conséquence nommés par le gouvernement des Etats-Unis, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 30 novembre 1895, trois commissaires furent aussi nommés par le Canada: MM. O. A. Howland, T. C. Keefer, I. C., et T. Munro, I. C. De part et d'autre, ces messieurs ne devaient pas recevoir d'émoluments; mais le parlement vota un crédit pour faire face aux dépenses de la commission.

Celle-ci eut plusieurs séances et recueillit d'importantes données, dont plusieurs provenaient de sources canadiennes. A la fin de l'année les commissaires américains présentaient leur premier rapport, qui fut imprimé par ordre du comité chargé du commerce étranger et international. Vu l'importance du sujet, le rapport principal est annexé au présent, dans la partie VII.

Par ce rapport on verra que les commissaires jugent le projet absolument praticable, et que les canaux devraient avoir une profondeur navigable d'au moins 28 pieds. Les premiers travaux à entreprendre seraient la construction d'un canal à Niagara (de Tonawanda à Olcott), et des ouvrages devant contrôler le niveau du lac Erié, ouvrages pour lesquels ils recommandent que des études hydrographiques complètes soient faites; aussi, l'amélioration de la route Oswégo-Onéida-Mohawk, la route Saint-Laurent-ChAMPLAIN, la rivière Hudson, et celle des canaux intermédiaires. Ils estiment que ces études coûteront au moins \$600,000, et qu'elles dureront quelques années.

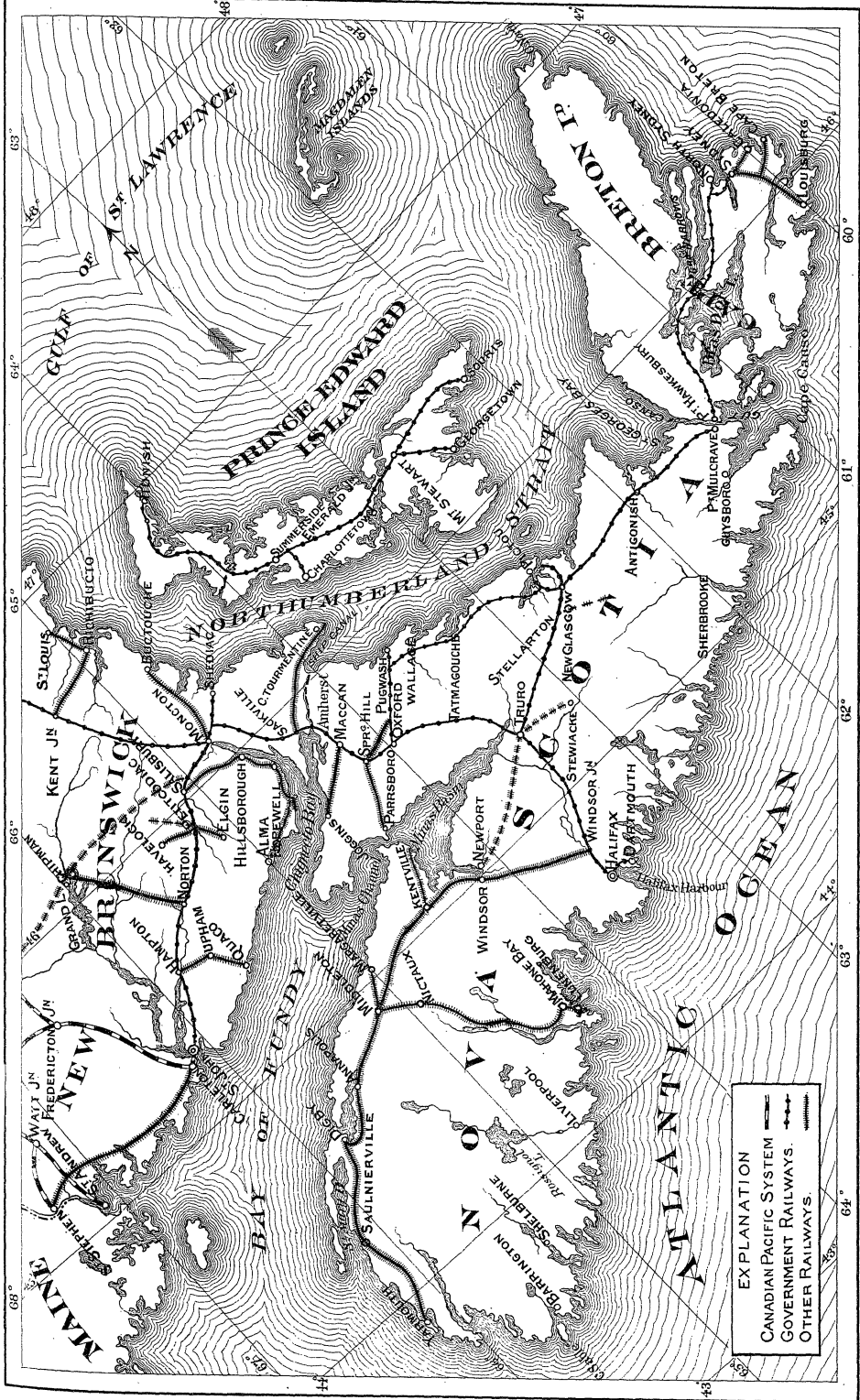
Les commissaires canadiens n'ont pas encore présenté leur rapport.

J'ai l'honneur d'être, de Votre Excellence,

Le très obéissant serviteur,

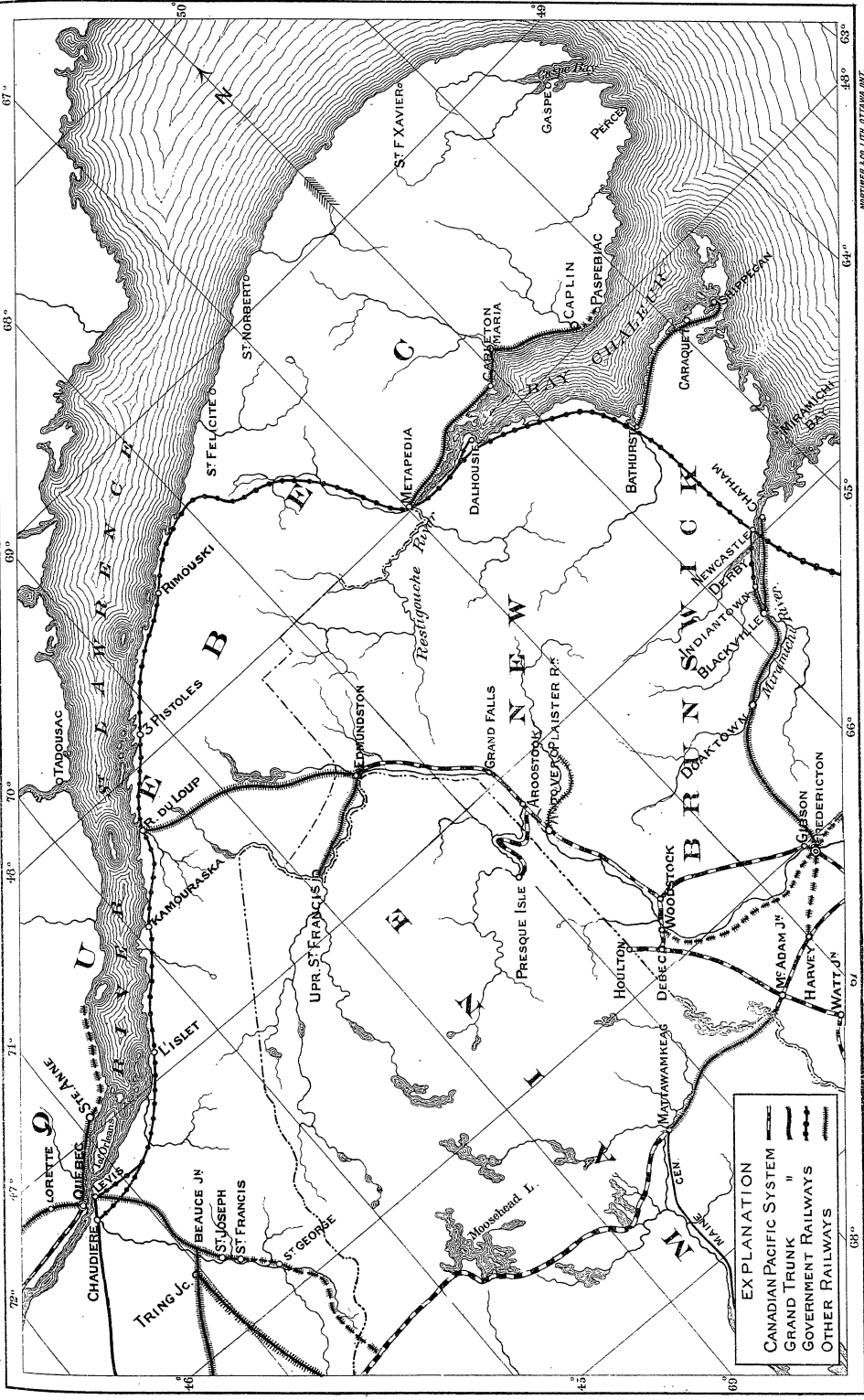
ANDREW G. BLAIR,

Ministre des chemins de fer et canaux.



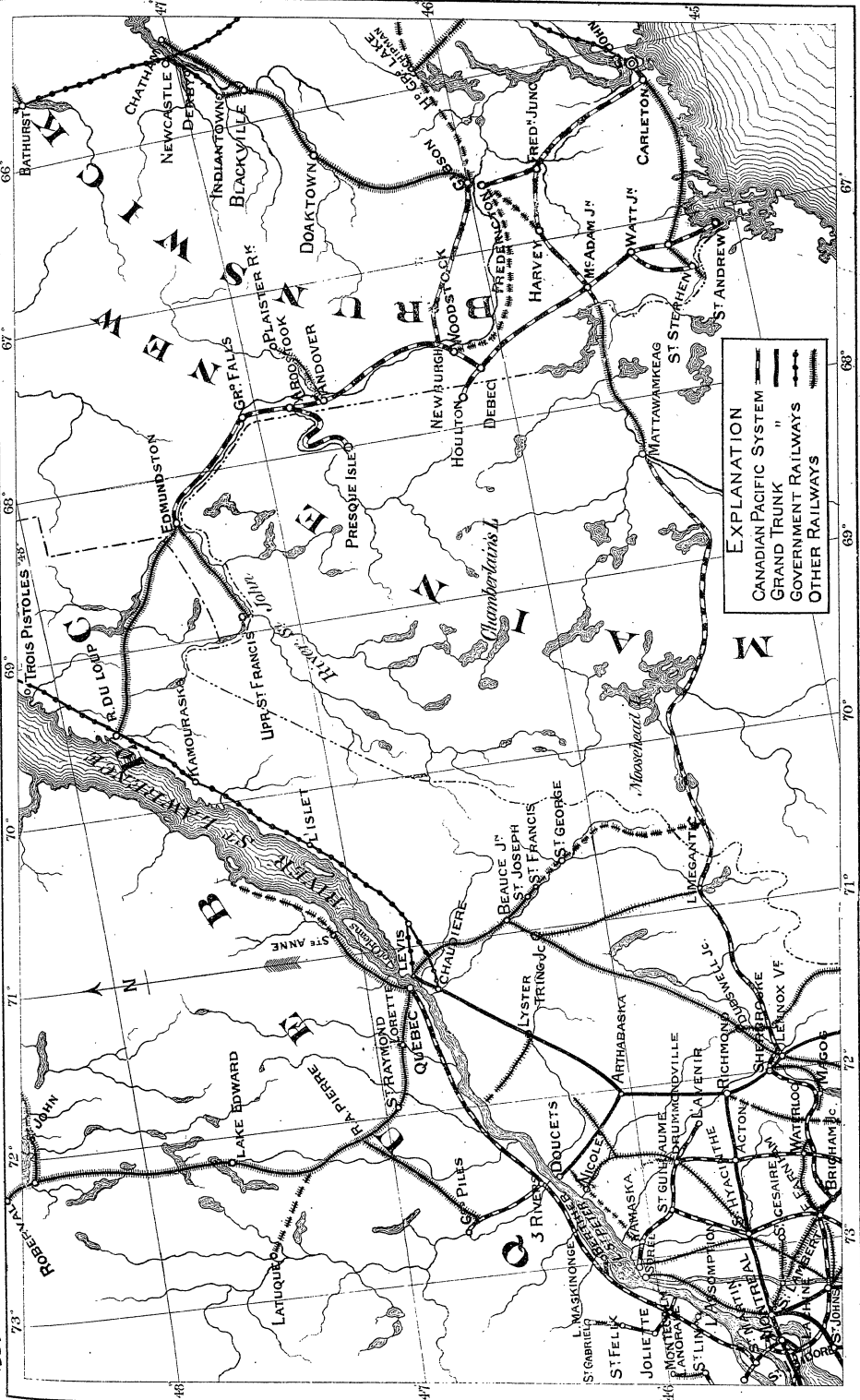
EXPLANATION

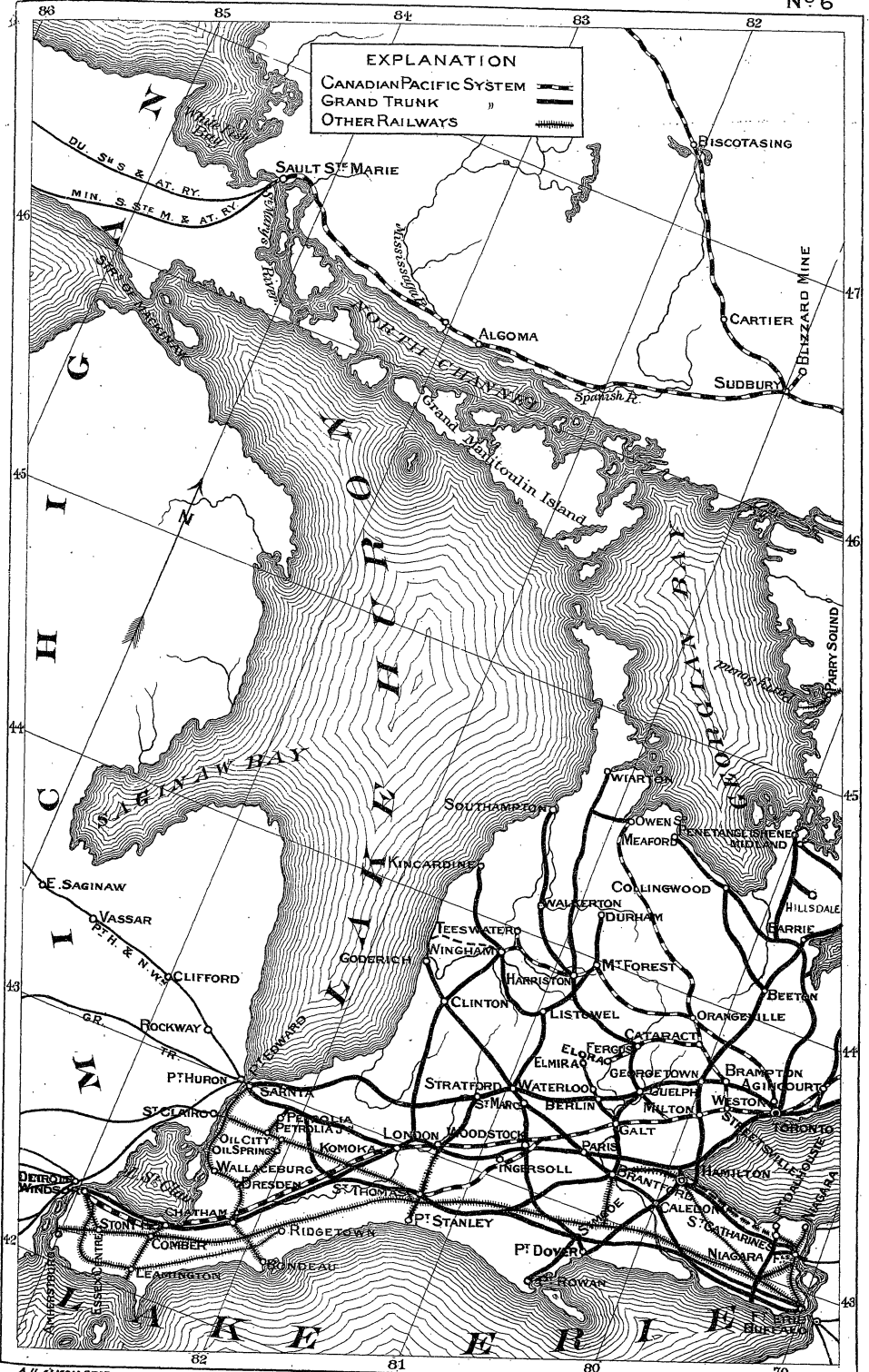
- — — — — CANADIAN PACIFIC SYSTEM
- + + + — GOVERNMENT RAILWAYS.
- OTHER RAILWAYS.



EXPLANATION

- CANADIAN PACIFIC SYSTEM
- GRAND TRUNK GOVERNMENT RAILWAYS
- OTHER RAILWAYS



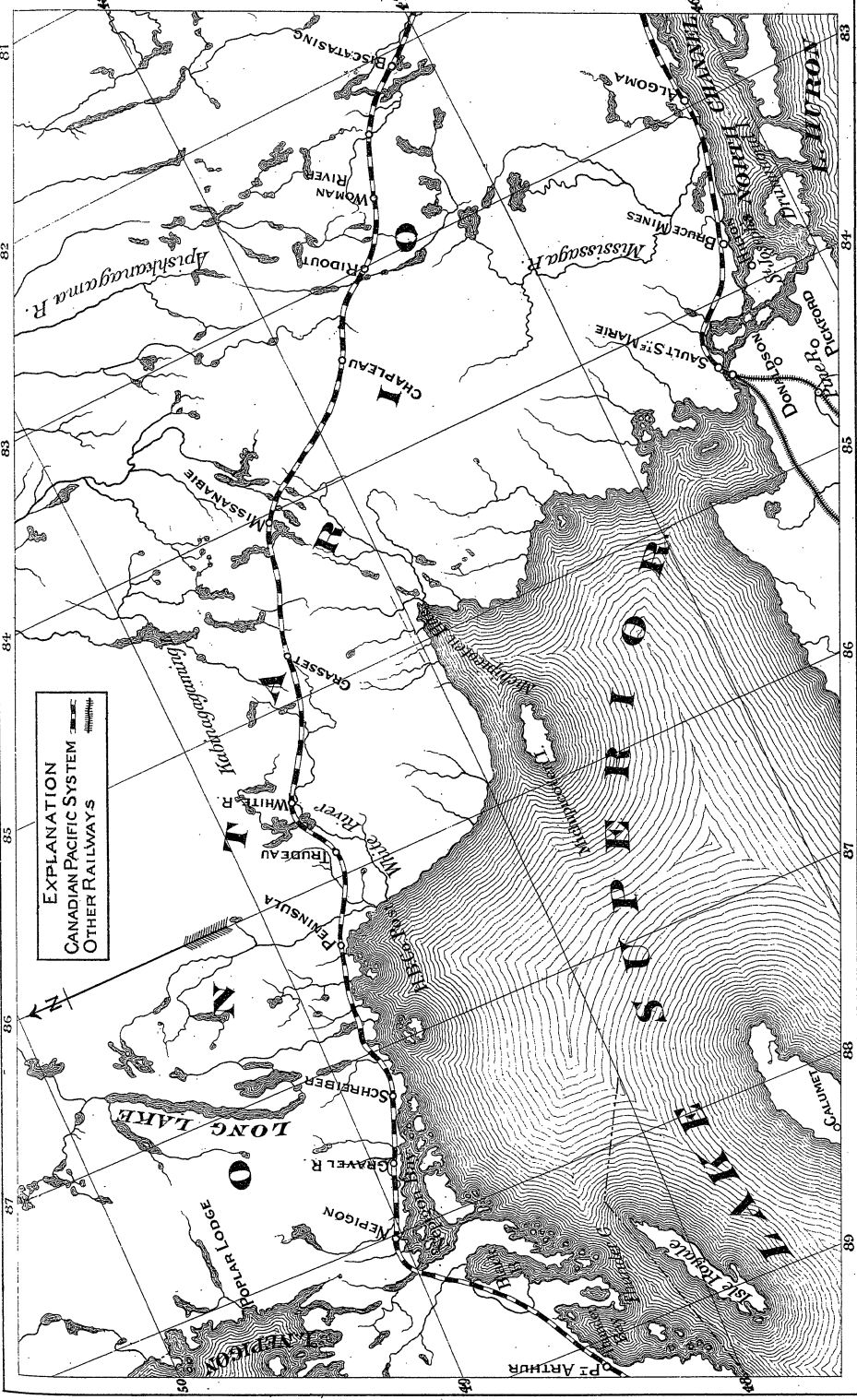


EXPLANATION

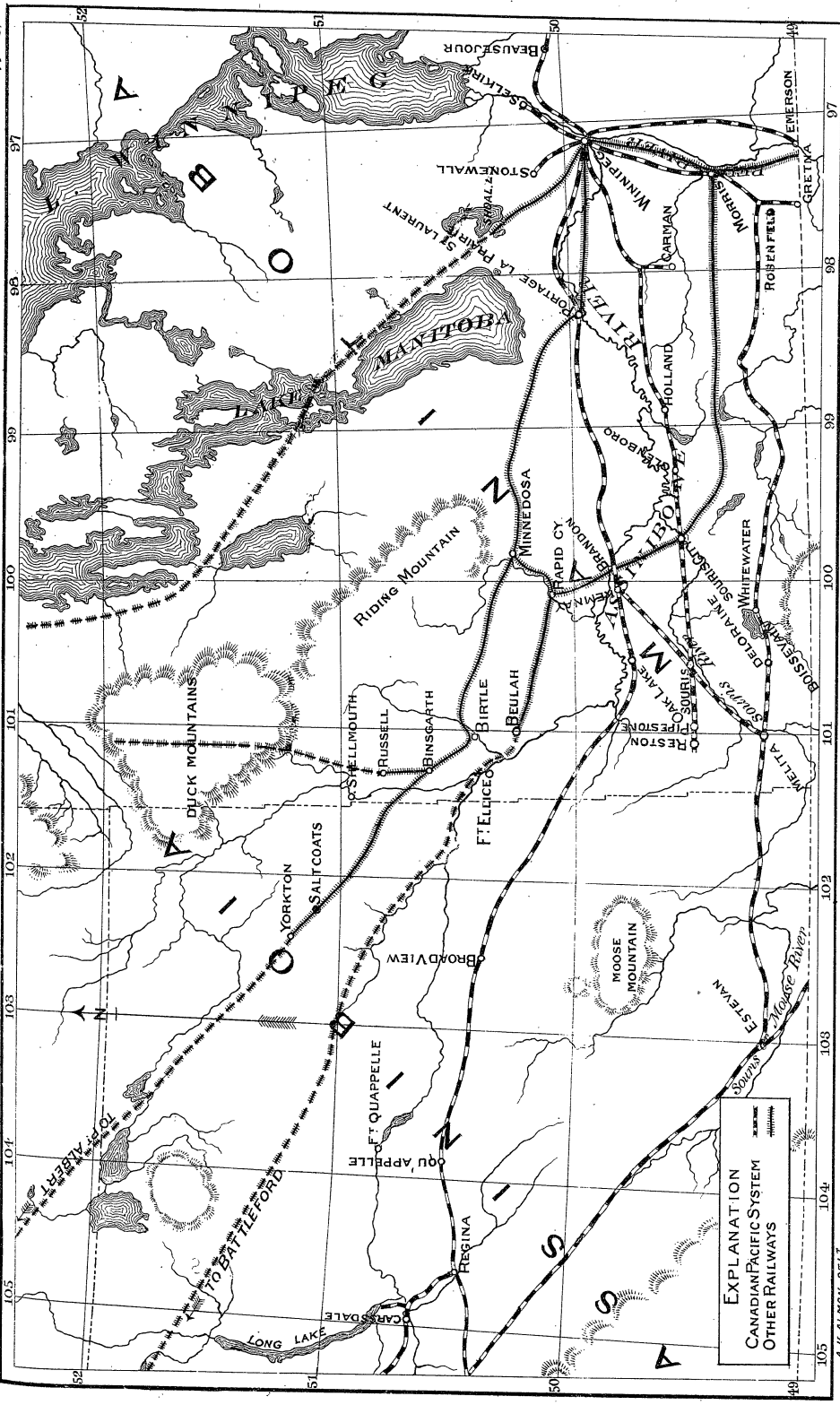
CANADIAN PACIFIC SYSTEM ————

GRAND TRUNK " ————

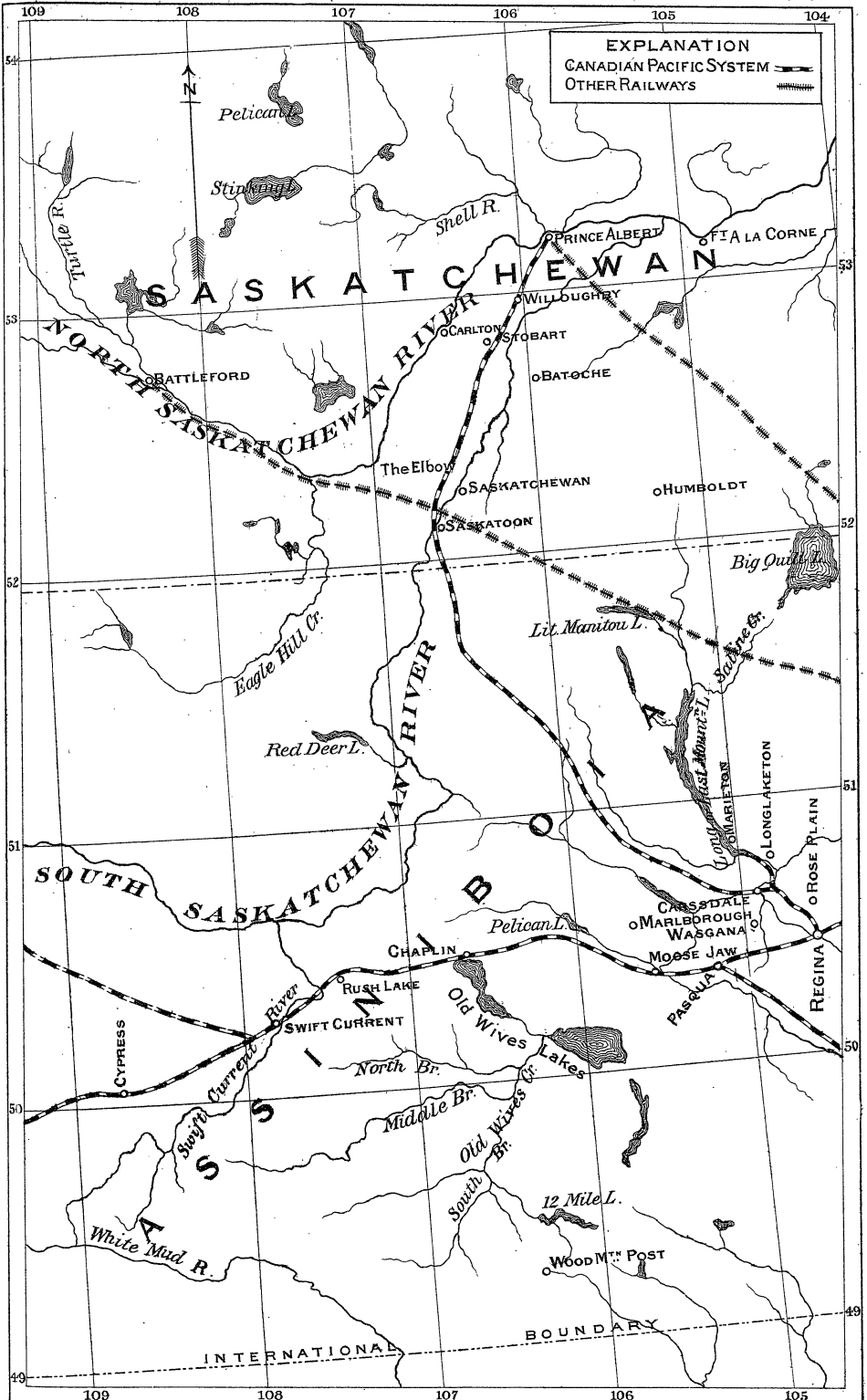
OTHER RAILWAYS ————





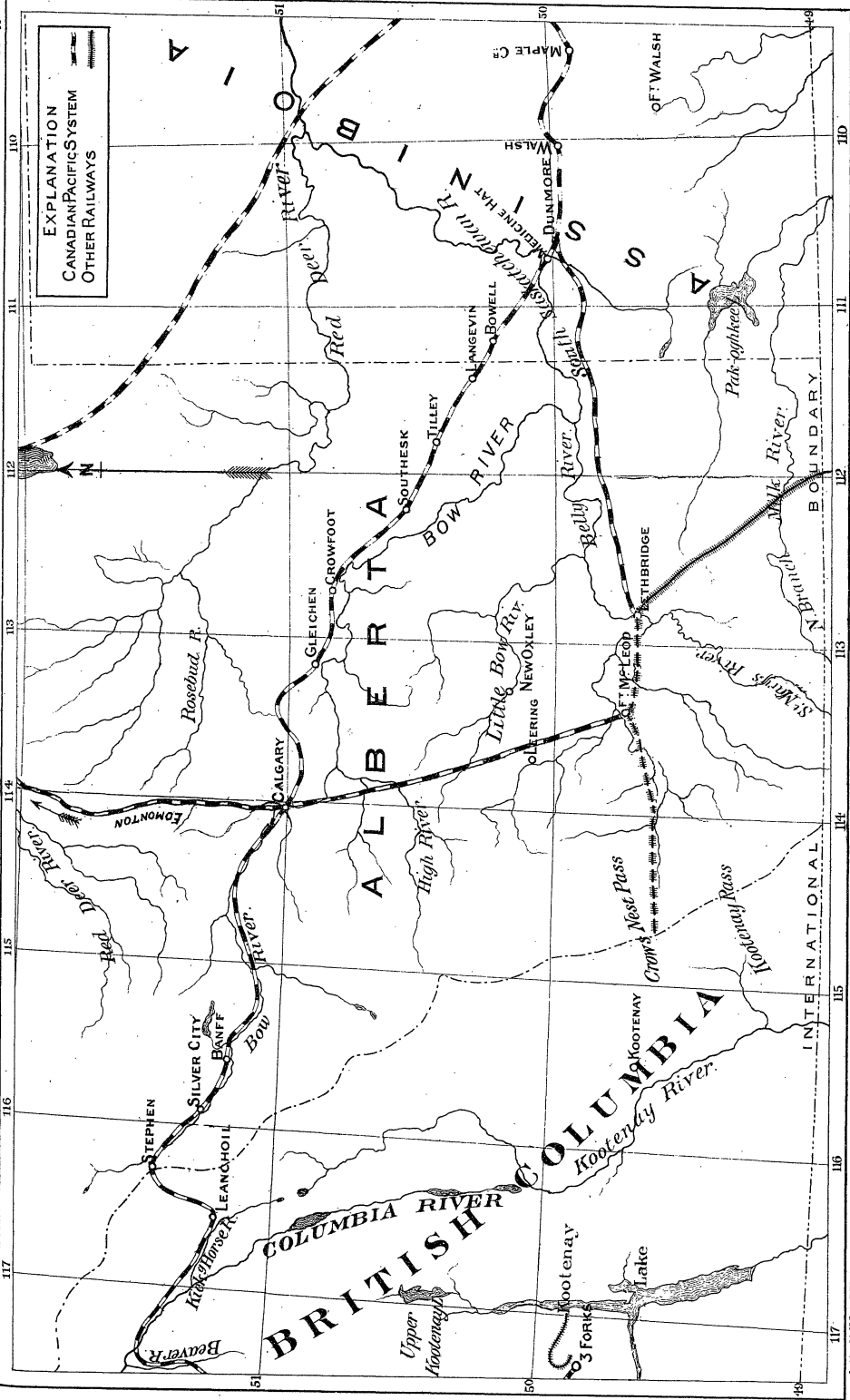
EXPLANATION
 CANADIAN PACIFIC SYSTEM
 OTHER RAILWAYS

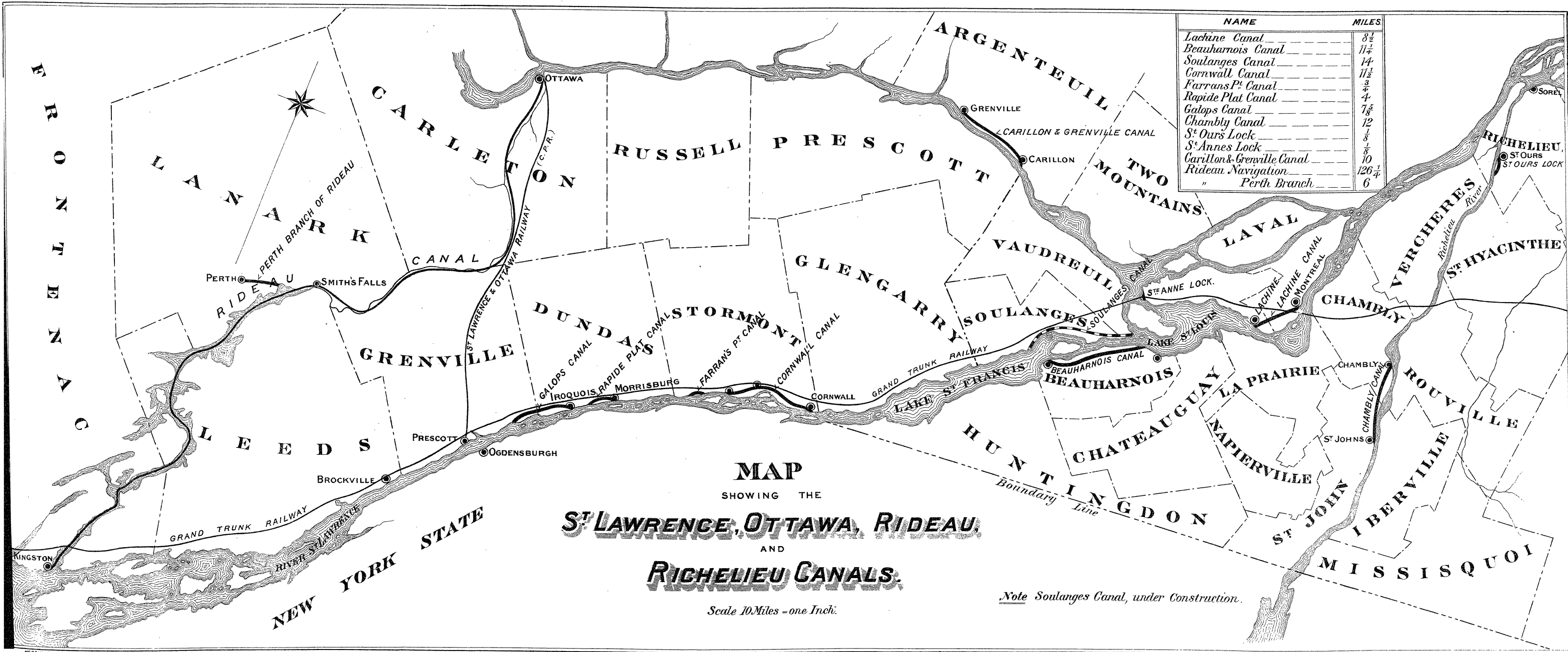


EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS



EXPLANATION
 CANADIAN PACIFIC SYSTEM 
 OTHER RAILWAYS 





NAME	MILES
Lachine Canal	8½
Beauharnois Canal	11¼
Soulanges Canal	14
Cornwall Canal	11½
Farrans Pt Canal	¾
Rapide Plat Canal	4
Galops Canal	7½
Chambly Canal	12
S ^t Ours Lock	1½
S ^t Annes Lock	1½
Carillon & Grenville Canal	10
Rideau Navigation	126¼
" Perth Branch	6

MAP
 SHOWING THE
ST. LAWRENCE, OTTAWA, RIDEAU,
 AND
RICHELIEU CANALS.

Scale 10 Miles = one Inch.

Note Soulanges Canal, under Construction.

FRONTENAC

LAZARUS
RIDEAU
SMITH'S FALLS

CARLETON
OTTAWA
(C.P.R.)
ST. LAWRENCE & OTTAWA RAILWAY

RUSSELL
PRESCOTT
GRENVILLE
CARILLON & GRENVILLE CANAL
CARILLON

ARGENTEUIL
TWO MOUNTAINS
VAUDREUIL
SOUANGES
ST. ANNE LOCK
LACHINE
LACHINE CANAL
MONTREAL

LAVAL

VERCHERES
RICHÉLIEU RIVER
ST. OURS
ST. OURS LOCK

LEEDS
PRESCOTT
OGDENSBURGH

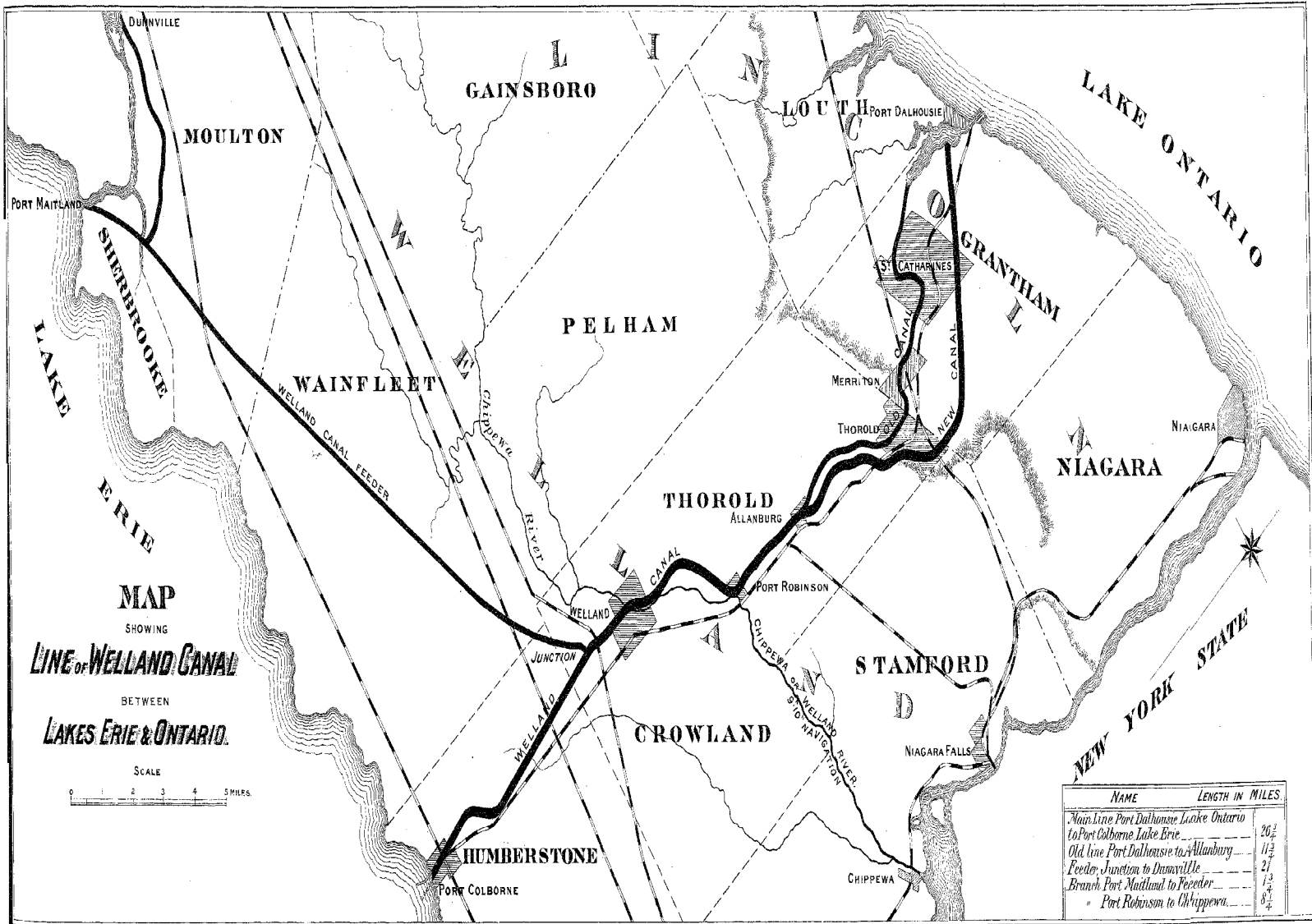
DUNDAS
STORMONT
GALOPS CANAL
IROQUOIS RAPIDE PLAT CANAL
MORRISBURG
FARRANS PT. CANAL
CORNWALL CANAL

LAKE ST. FRANCIS
BEAUHARNOIS CANAL
BEAUHARNOIS

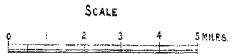
HUNTINGDON
CHATEAUGUAY
NAPIERVILLE
LA PRAIRIE
ST. JOHN'S
CHAMBLY CANAL

ROUVILLE
MISSISQUOI

NEW YORK STATE
KINGSTON
GRAND TRUNK RAILWAY
RIVER ST. LAWRENCE

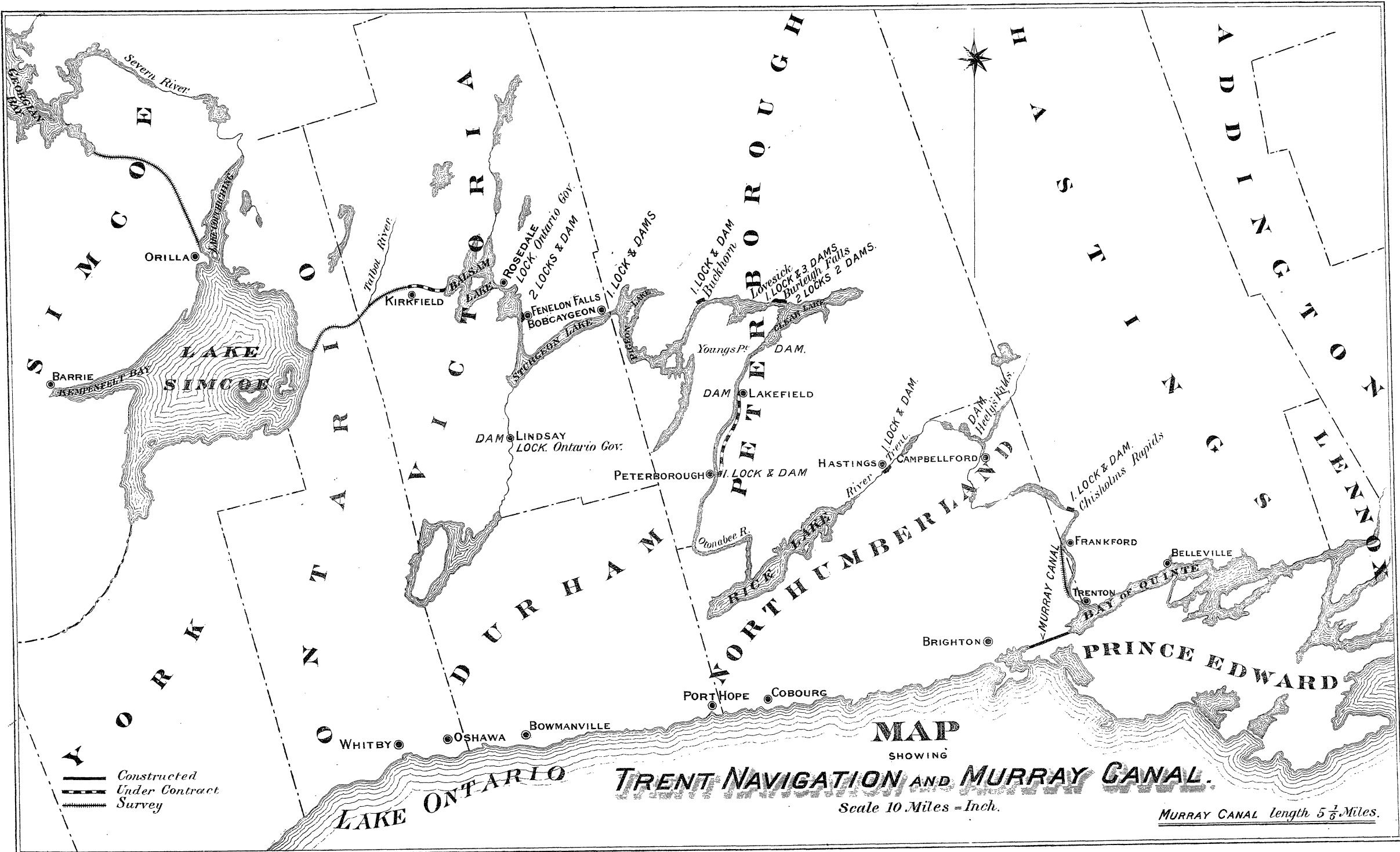


MAP
SHOWING
LINE of WELLAND CANAL
BETWEEN
LAKES ERIE & ONTARIO.



NAME	LENGTH IN MILES
Main Line Port Dalhousie Lake Ontario to Port Colborne Lake Erie	26 $\frac{1}{2}$
Old line Port Dalhousie to Allanburg	11 $\frac{1}{2}$
Feeder, Junction to Dunnville	2 $\frac{1}{2}$
Branch Port Maitland to Pelee	1 $\frac{1}{4}$
* Port Robinson to Chippewa	8 $\frac{1}{4}$

ROBERTS & CO. LITH. ENGRAV.



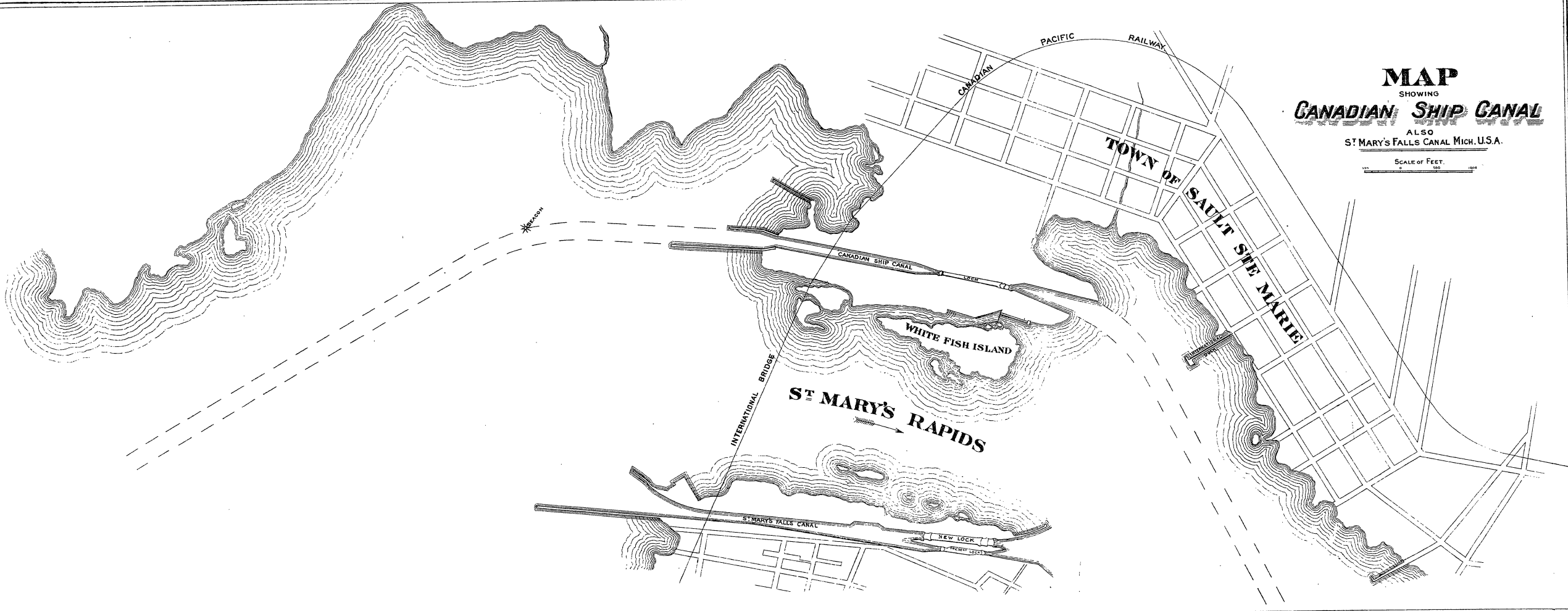
Severn River
 ORILLA
 BARRIE
 KENNEDY BAY
 LAKE SIMCOE
 TRIBBLE RIVER
 KIRKFIELD
 BELLEVILLE
 ROSEDALE LOCK, Ontario Gov.
 2 LOCKS & DAM
 FENELON FALLS BOBCAYGEON
 STURGEON LAKE
 LOCK & DAMS
 1 LOCK & DAM Buckhorn
 LOVESTICK
 1 LOCK & 3 DAMS
 BURLEIGH FALLS
 2 LOCKS 2 DAMS.
 DAM, Youngs Pt.
 DAM, LAKEFIELD
 DAM, LINDSAY LOCK, Ontario Gov.
 PETERBOROUGH
 1 LOCK & DAM
 HASTINGS
 RIDEAU RIVER
 CAMPBELLFORD
 1 LOCK & DAM.
 DAM, Healy's Mills.
 1 LOCK & DAM, Christobus Rapids
 FRANKFORD
 BELLEVILLE
 BAY OF QUINTE
 TRENTON
 MURRAY CANAL
 BRIGHTON
 PRINCE EDWARD
 PORT HOPE
 COBOURG
 WHITBY
 OSHAWA
 BOWMANVILLE
 LAKE ONTARIO

MAP
 SHOWING
TRENT NAVIGATION AND MURRAY CANAL.
 Scale 10 Miles = Inch.
 MURRAY CANAL length 5 1/2 Miles.

MAP
SHOWING
CANADIAN SHIP CANAL

ALSO
ST MARY'S FALLS CANAL MICH. U.S.A.

SCALE OF FEET.
0 100 200



PARTIE I

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

COMPRENANT CEUX DU

GÉRANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ET DU

SURINTENDANT DES CANAUX

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 8 novembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel pour l'exercice clos le 30 juin 1896, mais couvrant aussi les travaux de construction jusqu'à ce jour. Je transmets en même temps :—

1°.—Le rapport annuel du gérant général des chemins de fer de l'Etat, auquel sont annexés les rapports de l'ingénieur en chef et de l'inspecteur du service mécanique de la division de l'Intercolonial, ainsi que le rapport du surintendant de la division de l'Île du Prince-Edouard, avec les états de comptes préparés par les comptables de ces voies ferrées. (Partie I.)

2°.—Les rapports annuels des ingénieurs dirigeants des différents canaux, avec celui de l'inspecteur du revenu des canaux. (Partie I.)

3°.—Le rapport annuel de l'ingénieur dirigeant les travaux entre Savona's et Yale, sur le chemin de fer Pacifique transcanadien, en exécution de la sentence des arbitres.

4°.—Un état de situation des subsides votés pour aider à la construction de chemins de fer, avec une liste des Actes concernant les subventions aux chemins de fer. (Partie III.)

5°.—Etat des contrats passés dans le cours de l'exercice—préparé par M. Doull. (Partie IV.)

6°.—Etat des sources de puissance hydraulique et autres propriétés de l'Etat louées par le département pendant l'exercice—préparé par M. Doull. (Partie IV.)

7°.—Etat des propriétés acquises ou détériorées dans le cours de l'exercice—préparé par M. Doull. (Partie IV.)

8°.—Liste des contrats passés pendant l'exercice au sujet de chemins de fer subventionnés—dressée par M. Doull. (Partie IV.)

9°.—Statistique des canaux pour la saison de navigation de 1895—compilée par M. Devlin. (Partie V.)

10°.—Statistique des chemins de fer, pour l'exercice clos le 30 juin 1898, compilé par M. Ridout sur les états fournis par les compagnies de chemins de fer. (Partie VI.)

TABLEAU indiquant la longueur des chemins de fer de l'Etat en exploitation au 30 juin 1896.

DIVISION DE L'INTERCOLONIAL.

	Milles.	Au total.
De la Jonction de la Chaudière à Halifax.....	678	
De Moncton à Saint-Jean.....	89	
De Truro à Sydney.....	217	
De la Jonction d'Oxford à Pictou.....	70	
De la Jonction de la Chaudière à Lévis.....	8	
De Lévis à la Jonction de Saint-Charles <i>via</i> Harlaka....	14	
De la Jonction de Dalhousie à Dalhousie.....	7	
De la Jonction de Derby à Indiantown.....	14	
De la Jonction de Painsec à Indiantown.....	11	
De la Jonction de Pugwash à Pugwash.....	5	
De la Jonction de Stellarton à Brown's-Point.....	12	
De la Jonction Sydney-Nord à Sydney-Nord.....	5	
De New-Glasgow à Pictou-Landing.....	7	
De l'embranchement de Dartmouth.....	5	
		1,142

EMBRANCHEMENTS, SERVICE DES MARCHANDISES.

Rivière-du-Loup, embranchement du quai.....	4	
Rimouski do.....	2	
Newcastle do.....	2	
Dorchester do.....	1	
Bay-Courtney do.....	1	
Sackville do.....	$\frac{1}{2}$	
Stewiacke do.....	1	
Embranchement de la filature de coton de Halifax.....	1	
		12 $\frac{1}{2}$
Longueur totale du chemin de fer Intercolonial.....		1,154 $\frac{1}{2}$

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

De la Jonction de Windsor à Windsor.....	32
--	----

DIVISION DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

De Souris à Tignish.....	168
De Mount-Stewart à Georgetown.....	24
De Charlottetown à Royalty-Junction.....	5
De Emerald-Junction au Cap-Traverse.....	13
De Alberton au quai Cascumpec.....	1
	211
Longueur totale des chemins de fer de l'Etat.....	1,397 $\frac{1}{2}$

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le résultat des opérations des chemins de fer de l'Etat pour l'exercice peuvent se chiffrer comme suit :—

Nom du chemin de fer.	Nombre de milles en exploitation.		Sommes.	Profits.	Pertes.
			\$ c.	\$ c.	\$ c.
Division de l'Intercolonial..	1,142	Recettes.....	2,957,640 10		
		Frais d'exploitation.....	3,012,827 62		55,187 52
Embranchement de Windsor	32	1/3 des recettes.....	36,561 83		
		Entretien.....	16,476 46	20,085 37	
Division de l'Île du Prince-Edouard.....	211	Recettes.....	146,476 54		
		Frais d'exploitation.....	225,138 56		78,662 02
		Profits déduits des pertes.....		20,085 37	133,849 54
Nombre total de milles.	1,385	Perte nette.....			20,085 37
					113,764 17

Une soigneuse attention a été portée à l'entretien de la voie et du matériel roulant, qui sont tous deux en satisfaisant état, et les affaires du chemin ont été soignées de près.

Les recettes brutes des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent ainsi :—

	1894-95.	1895-96.
	\$ c.	\$ c.
Division de l'Intercolonial.....	2,940,717 95	2,957,640 10
Embranchement de Windsor.....	39,077 64	36,561 83
Division de l'Île du Prince-Edouard.....	149,654 78	146,476 54
Total.....	3,129,450 37	3,140,678 47

Ce qui accuse une augmentation de \$12,228.10 de produit brut.

Les frais d'exploitation bruts des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent ainsi :—

	1894-95.	1895-96.
	\$ c.	\$ c.
Division de l'Intercolonial.....	2,936,902 74	3,012,827 62
Embranchement de Windsor.....	14,640 07	16,476 46
Division de l'Île du Prince-Edouard.....	232,905 19	225,138 56
Total.....	3,184,448 00	3,254,442 64

Ce qui, en comparaison de l'exercice précédent, accuse pour l'année, un surcroît de frais d'exploitation de \$69,994.64, qui se répartit ainsi :—

	1894-95.	1895-96.	Différence.	
			Augmenta- tion.	Diminution.
			\$ c.	\$ c.
Frais de traction.....	1,108,697 53	1,047,967 27		60,730 26
Dépenses pour voitures.....	685,164 23	694,810 35	9,646 07	
Entretien de la voie et des travaux d'art.....	795,707 76	890,218 71	94,510 95	
Dépenses des gares.....	397,251 45	411,697 50	14,446 05	
Frais généraux.....	197,626 98	209,748 81	12,121 83	
	3,184,448 00	3,254,442 64	130,724 90	60,730 26
Surcroît net.....			69,994 64	

DIVISION DE L'INTERCOLONIAL.

En comparaison de l'hiver précédent, le transport des voyageurs d'outre-mer arrivés par Halifax accuse un léger accroissement pour la saison d'hiver 1895-96, tandis que le mouvement des marchandises accuse une diminution d'environ 33 pour 100.

ÉTAT COMPARATIF du transport des voyageurs d'outre-mer arrivés par Halifax, pendant les hivers 1894-95 et 1895-96.

Nom du steamer.	1894-95. Nombre de passagers.			Nom du steamer.	1895-96. Nombre de passagers.		
	1re classe.	2e classe.	Total.		1re classe.	2e classe.	Total.
Carthagénien.....	4	45	49	Numidien.....	49	479	528
Oregon.....	41	337	378	Salvador.....	61	491	552
Numidien.....	58	457	515	Mongolien.....	25	297	322
Labrador.....	77	344	421	Vancouver.....	66	293	359
Assyrien.....	10	210	220	Laurentien.....	43	502	545
Mongolien.....	32	168	200	Parisien.....	21	493	514
Vancouver.....	52	458	510	Scotsman.....	37	570	607
Corean.....	Nil.	15	15				
Laurentien.....	25	253	278				
Pomeranien.....	3	69	72				
Parisien.....	12	279	291				
Sarnia.....	18	126	144				
Total.....	332	2,761	3,093	Total.....	302	3,125	3,427

Sur ces 3,093 passagers de 1894-95, 1,746 sont passés *via* Saint-Jean, par le chemin de fer Pacifique, et 1,347 sont passés *via* la Chaudière par le Grand-Tronc.

Sur les 3,563 passagers de 1895-96, 2,197 sont passés *via* Saint-Jean par le chemin de fer Pacifique, et 1,366 sont passés *via* la Chaudière par le Grand-Tronc.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT COMPARATIF du mouvement des marchandises venues par mer pendant les hivers de 1893-94 et 1895-96.

Noms des lignes de steamers.	Hiver de 1894-95.			Noms des lignes de steamers.	Hiver de 1895-96.		
	Tonnes d'arrimage	Tonnes, poids.	Au total.		Tonnes d'arrimage	Tonnes, poids.	Au total.
Ligne Allan de Liverpool	1,903	1,997	3,900	Ligne Allan, de Liverpool	1,121	1,499	2,620
Ligne Dominion, de Liverpool	547	348	895	Ligne Dominion, de Liverpool	362	401	763
Canada et Terre-neuve, de Liverpool	82	223	305	Canada et Terre-neuve, de Liverpool	115	1,138	1,253
Ligne Furness, de Londres	1,022	457	1,479	Ligne Furness, de Londres	601	717	1,318
Ligne Donaldson, de Glasgow	1,252	1,836	3,088	Ligne Donaldson, de Glasgow	155	347	502
Ligne Hansa, d'Anvers	Nil.	Nil.	Nil.	Ligne Hansa, d'Anvers	Nil.	Nil.	Nil.
Ligne Beaver, de Liverpool	Nil.	Nil.	Nil.	Ligne Beaver, de Liverpool	Nil.	Nil.	Nil.
Société Columba Belge de Navigation	12	243	255	Société Columba Belge de Navigation	Nil.	Nil.	Nil.
Total	4,818	5,104	9,922	Total	2,354	4,102	6,456

L'état qui précède indique une diminution de 3,466 tonnes dans le mouvement des marchandises venues par mer, pendant l'hiver de 1895-96, en comparaison de l'hiver de 1894-95.

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital, au 30 juin 1896 :—

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.						Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons à plate-forme découverte.	Wagons à houille, de trois sortes.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige rotatifs.
		Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste et à bagage.	Wagons-poste et à bagage.								
	204	15	92	7	94	24	99	2,071	2,209	999	44	10	21	2	
	...	5	...	...	...	39	...	103	...	418	...	...	...	...
Total	204	20	92	7	94	63	99	2,174	2,209	2,185	44	10	21	2	

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant reconstruit pendant l'exercice clos le 30 juin 1896, sur et à même le revenu, pour maintenir le matériel en bon état :—

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.						Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons à plate-forme découverte.	Wagons à houille, de trois sortes.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige rotatifs.
		Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste et à bagage.	Wagons-poste et à bagage.								
	9	90	135	168	2	1	

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 1^{er} juillet 1876, date à laquelle ce chemin a été livré à la circulation comme ligne directe vers l'ouest.

Exercice.	Moyenne de milles en exploitation.	Frais d'exploitation.		Produits nets.		Profits.		Pertes.	Tonnes de marchandises transportées.	Nombre de voyageurs transportés.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.				\$
1876-77	714	1,661,673	55	1,154,445	33			507,228	22	421,327	613,420
1877-78	714	1,816,273	56	1,378,946	78			432,326	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	3,439,341	94	2,977,395	38			684,946	56	1,304,534	1,293,304
1891-92	1,142	3,439,877	00	2,945,441	97			493,935	03	1,264,575	1,297,732
1892-93	1,142	3,045,317	50	3,065,499	09		20,181		59	1,388,080	1,292,878
1893-94	1,142	2,981,671	98	2,987,510	27		5,838		29	1,342,710	1,301,062
1894-95	1,142	2,936,902	74	2,940,717	95		3,815		21	1,267,816	1,352,667
1895-96	1,142	3,012,827	62	2,957,640	10			55,187	52	1,379,618	1,471,866

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transportée des houillères de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à la Jonction de la Chaudière et à Saint-Jean, en destination de localités à l'ouest de ces points, ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du trafic en 1878-79:—

Exercice.	Pour l'ouest.		Aux stations locales.	Total.
	Via Chaudière.	Via Saint-Jean.		
1876-77			103,420	103,420
1877-78			97,043	97,043
1878-79			112,232	112,532
1879-80		300	135,369	136,466
1880-81		1,097	174,483	184,607
1881-82		6,102	4,022	218,364
1882-83		18,015	11,779	227,380
1883-84		12,837	22,206	252,014
1884-85		22,014	19,534	213,791
1885-86		133,440	1,773	215,272
1886-87		171,170	21,150	233,178
1887-88		192,871	27,536	309,727
1888-89		183,704	36,228	338,538
1889-90		160,026	27,923	366,967
1890-91		164,453	25,126	344,829
1891-92		113,996	39,213	392,441
1892-93		35,447	5,918	402,653
1893-94		136,868	3,775	367,390
1894-95		102,273	8,028	310,253
1895-96		67,082	7,865	369,708
		53,124	9,681	432,513

C'est donc pendant l'exercice 1886-87 que ce chemin a transporté à l'ouest la plus grande quantité de houille, soit 220,407 tonnes; depuis lors, le mouvement de houille en transit 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 transporté pour expédition à Halifax, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Boisseaux.		Total.	Année.	Boisseaux.		Total.
	Via Chaudière.	Via St-Jean.			Via Chaudière.	Via St-Jean.	
				Report.	794,423		794,423
1876-77				1886-87	575,880		575,880
1877-78				1887-88	69,021		69,021
1878-79				1888-89	129,725		129,725
1879-80				1889-90	502,012		502,012
1880-81				1890-91	148,803	69,534	218,337
1881-82				1891-92	745,997	519,500	1,265,497
1882-83	31,011		31,011	1892-93	155,306	197,669	352,975
1883-84	73,389		73,389	1893-94	Nil.	8,026	8,026
1884-85	300,901		300,901	1894-95	Nil.	Nil.	Nil.
1885-86	389,122		389,122	1895-96	Nil.	Nil.	Nil.
A reporter	794,423		794,423	Total	3,121,167	794,729	3,915,896

TABLEAU indiquant le nombre de barils de farine transportée, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Barils.	Année.	Barils.
1876-77	254,710	1886-87	763,894
1877-78	657,778	1887-88	871,838
1878-79	630,329	1888-89	948,514
1879-80	533,248	1889-90	1,116,050
1880-81	672,310	1890-91	1,013,129
1881-82	692,095	1891-92	954,015
1882-83	983,916	1892-93	856,913
1883-84	817,134	1893-94	944,967
1884-85	935,977	1894-95	938,351
1885-86	761,127	1895-96	822,097

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transporté, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Boisseaux.	Année.	Boisseaux.
1876-77	292,852	1886-87	1,018,395
1877-78	331,170	1887-88	1,219,035
1878-79	302,921	1888-89	1,526,158
1879-80	534,021	1889-90	2,610,202
1880-81	565,678	1890-91	2,890,921
1881-82	560,253	1891-92	3,776,677
1882-83	1,195,601	1892-93	1,514,619
1883-84	654,673	1893-94	1,304,684
1884-85	734,902	1894-95	1,036,384
1885-86	849,800	1895-96	1,064,385

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transporté, pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis qu'il a été livré pour la première fois à la circulation comme ligne directe vers l'ouest :—

Exercice.	Pieds.	Exercice.	Pieds.
1876-77.....	58,096,474	1886-87.....	161,801,763
1877-78.....	56,626,547	1887-88.....	197,755,272
1878-79.....	55,626,696	1888-89.....	199,507,777
1879-80.....	55,462,654	1889-90.....	210,886,071
1880-81.....	72,841,388	1890-91.....	184,188,324
1881-82.....	78,356,418	1891-92.....	175,474,340
1882-83.....	104,633,417	1892-93.....	181,211,013
1883-84.....	131,120,948	1893-94.....	200,507,949
1884-85.....	138,493,675	1894-95.....	202,247,269
1885-86.....	117,186,512	1895-96.....	226,332,715

TABLEAU indiquant le nombre de têtes de bétail transportées pendant chaque exercice, sur le chemin, depuis qu'il a été livré pour la première fois à la circulation comme ligne directe vers l'ouest :—

Exercice.	Nombre.	Exercice.	Nombre.
1876-77.....	34,414	1886-87.....	82,896
1877-78.....	46,498	1887-88.....	98,302
1878-79.....	47,584	1888-89.....	85,960
1879-80.....	70,990	1889-90.....	86,771
1880-81.....	61,574	1890-91.....	95,529
1881-82.....	73,479	1891-92.....	87,889
1882-83.....	68,338	1892-93.....	93,369
1883-84.....	60,090	1893-94.....	79,203
1884-85.....	70,785	1894-95.....	72,106
1885-86.....	74,498	1895-96.....	64,051

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises à destination et en provenance d'Europe, *via* le port d'Halifax, transportées sur le chemin pendant chaque exercice, depuis son ouverture au trafic comme ligne directe :—

Exercice.	<i>Via</i> Chaudière à destin. et en provenance de l'ouest.	<i>Via</i> Saint-Jean à destin. et en provenance de l'ouest.	A destination et en provenance de l'ouest.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1876-77.....				
1877-78.....	14,949		3,405	18,354
1878-79.....	21,628		2,643	24,271
1879-80.....	21,073		4,952	26,025
1880-81.....	15,454		3,334	18,788
1881-82.....	21,607		4,168	25,775
1882-83.....	24,875		7,911	32,786
1883-84.....	19,696		6,533	26,229
1884-85.....	22,787		8,405	31,192
1885-86.....	13,464		8,216	21,680
1886-87.....	16,923		9,811	26,734
1887-88.....	41,864		8,878	50,742
1888-89.....	17,340		11,481	28,821
1889-90.....	9,895		11,730	21,625
1890-91.....	9,923		10,764	20,687
1891-92.....	9,719	17	23,835	33,571
1892-93.....	7,295	100	12,319	19,714
1893-94.....	3,023	204	13,455	16,682
1894-95.....	6,749	213	10,399	17,361
1895-96.....	3,767	314	16,748	20,829

Le bois méplat ne figure pas dans l'état qui précède.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de sucre brut et raffiné transporté pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe:—

Exercice.	Sucre brut.				Sucre raffiné.			
	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1876-77.....	340			340				
1877-78.....	186			186				
1878-79.....	1,041			1,041				
1879-80.....	12,220			12,220				
1880-81.....	13,872			13,872	4,022		2,902	6,924
1881-82.....	14,256		1,290	15,546	7,146		3,607	10,753
1882-83.....	9,465		508	9,973	11,126		5,497	16,623
1883-84.....	13,778		3,068	16,846	14,543		7,265	21,808
1884-85.....	10,381		3,661	14,042	18,024		8,445	26,469
1885-86.....	4,394		3,998	8,392	7,660		5,858	13,518
1886-87.....	20,450		8,500	28,950	15,044		8,395	23,439
1887-88.....	14,320		14,085	28,405	21,641		7,133	28,774
1888-89.....	24,358		7,160	31,518	12,955		11,120	24,075
1889-90.....	7,390		8,913	16,303	6,778		6,125	12,903
1890-91.....	5,088	4,670	8,215	17,973	10,130	468	5,996	16,594
1891-92.....	7,142	3,960	10,535	21,637	12,633	7,674	12,414	32,721
1892-93.....	Nil.	Nil.	10,137	10,137	8,327	6,456	7,840	22,623
1893-94.....	Nil.	Nil.	6,775	6,775	17,729	6,967	8,885	33,581
1894-95.....	Nil.	Nil.	10,342	10,342	13,351	15,819	4,695	33,865
1895-96.....	Nil.	Nil.	9,824	9,824	15,138	13,734	11,309	40,181

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de poisson frais et salé transporté, pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe:—

Exercice.	Poisson frais.				Poisson salé.			
	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1876-77.....	530	921	527	1,978	551	1,848	802	3,201
1877-78.....	596	1,015	474	2,085	898	1,644	805	3,347
1878-79.....	471	1,336	817	2,624	988	1,038	1,048	2,974
1879-80.....	519	1,362	453	2,334	1,612	2,238	959	4,809
1880-81.....	498	1,879	920	3,297	2,418	937	1,051	4,406
1881-82.....	475	1,619	957	3,051	4,031	1,066	2,487	7,584
1882-83.....	542	384	393	1,319	3,299	759	1,354	5,412
1883-84.....	838	1,682	412	2,932	1,322	1,143	1,224	3,689
1884-85.....	1,062	1,885	484	3,431	3,563	3,600	1,596	8,759
1885-86.....	1,669	1,645	902	4,216	1,680	2,047	3,376	7,103
1886-87.....	1,278	1,572	2,008	4,858	3,236	569	1,747	5,552
1887-88.....	1,533	1,477	1,031	4,041	2,617	476	1,099	4,193
1888-89.....	2,474	2,000	1,870	6,344	3,070	7,746	2,994	13,810
1889-90.....	2,235	1,787	2,111	6,223	2,449	847	3,288	6,584
1890-91.....	2,029	2,788	1,848	6,665	1,953	1,917	3,236	7,106
1891-92.....	1,367	1,746	547	3,660	1,946	928	1,889	4,763
1892-93.....	1,683	1,875	3,340	6,898	3,262	1,811	2,176	7,249
1893-94.....	1,959	2,192	2,224	6,375	2,921	1,814	2,962	7,697
1894-95.....	2,006	3,726	1,160	6,892	2,075	1,849	5,285	10,209
1895-96.....	1,966	3,059	1,319	6,344	1,863	1,087	2,791	5,741

L'on a enlevé les rails en acier de 56 livres sur un parcours de 47 milles pour les remplacer, aux frais du revenu, par 4,728 tonnes de rails de 67 livres, et 411,083 traverses ont été renouvelées.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel, au 30 juin 1896:—

Voie, etc.....	\$47,469,426 82
Matériel roulant.....	7,807,034 63
Total.....	<u>\$55,277,034 63</u>

L'embranchement sur Dartmouth, qui se relie à la ligne-mère à la Jonction de Windsor et dont le parcours est de 11½ milles, est presque terminé.

Comme la place manquait, pour le trafic local, dans la cour et le dépôt à marchandises à Halifax, situés d'ailleurs trop loin du centre de la ville, on s'est agrandi du côté est de la rue Water, à la tête de ligne en eau profonde.

La voie et le matériel roulant sont tous deux en très bon état.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin continue à être exploité par la Compagnie de chemin de fer Dominion-Atlantic, autrefois la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, la compagnie recevant les deux tiers des recettes brutes pour l'exploitation du trafic, et l'Etat un tiers pour l'entretien de la voie et des travaux d'art.

L'on a enlevé les anciens rails de fer sur un parcours de deux milles pour les remplacer par des rails d'acier de 56 livres à la verge.

La voie a été entretenue en bon état.

TABLEAU indiquant les recettes et leur partage entre l'embranchement de Windsor et la ligne principale du chemin de fer Intercolonial de Windsor à Halifax, les frais d'entretien et les recettes nettes de l'embranchement de Windsor pendant chaque exercice depuis 1880.

Exercice.	Milles en exploitation.	Un tiers des recettes brutes.	Part du ½ des	Part du ½ des	Coût de l'entretien.	Profits.		Pertes.	
			recettes brutes créditée à la ligne de la Jonct. W. jusqu'à Halifax.	recettes brutes créditée à l'embranchement de Windsor.		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
1880-81..	32	28,484 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	8,297 00	25,327 58	26,042 33	.....	.....	714 75	.....
1887-88..	32	32,242 85	7,689 30	24,553 55	24,040 33	513 22	.....	.....	.....
1888-89..	32	37,313 43	8,941 32	28,372 11	20,856 50	7,515 61	.....	.....	.....
1889-90..	32	39,544 19	9,381 73	30,162 46	18,982 82	11,179 64	.....	.....	.....
1890-91..	32	39,519 56	9,284 43	30,235 13	28,931 71	1,303 42	.....	.....	.....
1891-92..	32	42,891 23	9,382 38	33,508 85	19,514 37	13,994 48	.....	.....	.....
1892-93..	32	43,901 28	9,585 17	34,316 11	16,889 95	17,426 16	.....	.....	.....
1893-94..	32	41,834 70	8,859 23	32,975 47	17,645 09	15,330 38	.....	.....	.....
1894-95..	32	50,703 84	11,626 20	39,077 64	14,640 07	24,437 57	.....	.....	.....
1895-96..	32	47,456 74	10,894 91	36,561 83	16,476 46	20,085 37	.....	.....	.....

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total de la voie et du matériel roulant au 30 juin 1896:—

Voie, etc.....	\$3,291,836 38
Matériel roulant.....	408,729 00
Total.....	\$3,750,565 38

Le matériel roulant porté au compte du capital se compose comme suit:—

Locomotives.	Voitures à voyageurs.				Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons à plates-formes découvertes.	Fourgons de conducteurs.	Fourgons de payeurs.	Chasse-neige.	Flangers.
	1re classe.	2e classe.	Wagons à bagage et fumoirs.	Wagons particuliers.						
21	17	16	3	1	175	125	3	1	8	7

Le matériel roulant reconstruit pendant l'exercice se compose de:—1 wagon-poste et à bagage, 1 chasse-neige et 1 flanger.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 30 juin 1875, lors de l'ouverture du chemin au trafic:—

Exercice.	Milles en exploitation.	Frais d'exploitation.		Recettes brutes.		Pertes.		Tonnes de marchandises transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		\$	c.	\$	c.	\$	c.		
1875-76	199	214,030	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	37,346	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
1892-93	211	266,422	17	162,690	42	63,731	75	56,718	132,111
1893-94	211	226,891	06	158,533	83	68,357	23	53,577	123,727
1894-95	211	232,905	19	149,654	71	83,250	41	48,325	125,089
1895-96	211	225,138	56	146,476	54	78,662	02	46,395	122,586

On a remplacé les anciens rails en fer sur un parcours de 13 $\frac{3}{4}$ milles par des rails en acier de 50 livres à la verge, de sorte que la voie est maintenant dans l'état qui suit:—

	Milles.
Rails d'acier (50 livres à la verge).....	126 $\frac{1}{2}$
Rails de fer (40 livres ").....	84 $\frac{1}{2}$

Longueur totale du chemin..... 211

Le renouvellement des 12 $\frac{3}{4}$ milles de voie a pris 1,000 tonnes de rail d'acier de 50 livres à la verge.

Le chemin et le matériel roulant sont en bon état d'exploitation.

COMPTE DU CAPITAL.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

J'ai récemment fait un voyage d'Ottawa à North-Bend, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et j'ai examiné les travaux faits et en cours d'exécution conformément à la sentence arbitrale.

Sur la division de Savonna's-Ferry à Emory's-Bar, les travaux d'arbitrage sont presque finis, ce qui rend le chemin durable. L'alignement du chemin est grandement amélioré, le montant adjugé par les arbitres ayant été consciencieusement et profitablement payé.

Le montant total adjugé par les arbitres à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique était de	\$579,255 20
Le relevé suivant fait voir comment les travaux ont marché d'époque en époque :—	
Somme d'ouvrage faite avant la date de la sentence arbitrale, juillet 1891	\$202,675 20
Somme d'ouvrage faite depuis :	
De juillet 1891 à février 1892	11,966 69
En février 1892	188 15
mars	9,160 77
avril	16,674 16
mai	16,010 86
juin	21,696 89
juillet	21,907 10
août	19,477 77
septembre	21,182 75
octobre	22,278 71
novembre	12,349 29
décembre	4,772 04
janvier 1893	6,183 40
février	3,873 20
mars	4,014 85
avril	10,815 33
mai	10,445 76
juin	8,329 18
juillet	6,269 49
août	7,889 02
septembre	11,954 28
octobre	9,398 85
novembre	1,920 40
décembre	Nil
janvier 1894	Nil
février	84 37
mars	2,026 64
avril	6,108 73
mai	8,455 57
juin	615 20
juillet	4,702 91
août	8,919 75
septembre	6,352 62
octobre	4,932 97
novembre	282 18
décembre	212
janvier 1895	Nil
février	Nil
mars	Nil
avril	390 56
mai	1,387 77
juin	4,357 23
juillet	4,689 27
août	7,615 10
septembre	8,885 20
octobre	10,832 50
novembre	3,237 63
décembre	777 70
janvier 1896	Nil
février	Nil
mars	860 04
avril	1,800 84
mai	4,983 97
A reporter	\$553,954 13

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Somme d'ouvrage faite depuis :—*Fin.*

	Report.....	\$553,954 13	\$579,255 20
En juin, 1896.....		4,141 20	
juillet “.....		3,553 80	
août “.....		3,183 96	
septembre “.....		3,173 06	
			568,006 15
	Balance.....		\$ 11,249 05

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Outre qu'elle a remplacé un très grand nombre d'estacades en charpente et de ponts de grillage en bois par de solides remblais et des ponts d'acier, la compagnie a muni 3,501 wagons à marchandises d'attelages automoteurs, et 1,052 wagons à marchandises de freins à air automatiques, ce qui montre que la direction entend faire face aux exigences d'un chemin de fer transcontinental en rendant sa chaussée et superstructure solides, en même temps qu'elle marche de pair avec le progrès moderne en adoptant les perfectionnements de l'époque dans l'équipement de son matériel roulant.

Relevé des opérations du chemin de fer Canadien du Pacifique pendant chacun des exercices clos le 30 juin, depuis que le chemin a été ouvert jusqu'à la côte du Pacifique en juin 1896.

	1886-87. Milles, 4,274.	1887-88. Milles, 4,662.	1888-89. Milles, 4,974.	1889-90. Milles, 5,086.	1890-91. Milles, 5,537.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Recettes.....	10,650,254 08	12,711,010 01	13,016,611 81	15,572,985 62	18,672,174 04
Frais d'exploitation.....	7,299,045 16	9,034,360 27	8,997,312 05	9,424,166 45	11,538,133 53
Revenu net.....	\$3,351,208 82	\$3,676,649 74	\$4,019,299 76	\$6,148,819 17	\$7,134,040 51
Nombre de voyag. transportés	1,949,215	2,135,735	2,457,306	2,685,730	2,971,774
Tonnes de march. transportées	2,118,319	2,321,957	2,636,121	3,006,684	3,675,113
	1891-92. Milles, 5,537.	1892-93. Milles, 5,782.	1893-94. Milles, 6,094.	1894-95. Milles, 6,159.	1895-96. Milles, 6,211.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Recettes.....	20,789,104 17	20,795,304 66	19,357,098 05	17,912,273 60	20,175,384 99
Frais d'exploitation.....	12,441,126 28	12,665,587 12	12,447,808 03	11,282,506 00	12,202,360 50
Revenu net.....	\$8,347,977 89	\$8,129,717 54	\$6,909,290 02	\$6,629,767 60	\$7,973,024 49
Nombre de voyag. transportés	3,150,684	3,335,598	3,153,340	2,892,995	3,036,619
Tonnes de march. transportées	4,058,575	4,266,348	4,014,915	3,720,567	4,576,632

COMPTE DU CAPITAL—CANAUUX.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Construction.

On peut dire que ce canal est maintenant fini, et qu'il ne lui manque rien sauf quant à ce qui est d'achever la maison de pierre destinée au surintendant et d'avoir quelques outils, etc., pour les ateliers. Il pourra toutefois être jugé à propos de prolonger les jetées en encoffrements à chaque entrée, mais on ne saura au juste si c'est nécessaire qu'après avoir acquis plus d'expérience dans le fonctionnement du canal. Cela relèverait sans doute l'aspect des alentours si l'on faisait niveler les dépôts de déblais, et il est possible que quelque bon jour l'on juge à propos de donner cela à l'entreprise.

Les évaluations finales des entreprises achevées ont été préparées, à l'exception de l'entreprise de l'écluse d'ascension et du lit à laquelle les ingénieurs sont encore à travailler.

L'écluse a 900 pieds de longueur sur 60 de largeur, avec 20 pieds 4 pouces d'eau sur le busc. Les passes d'entrée ont une profondeur de 18 pieds d'eau.

Coût probable de la construction et du matériel, y compris l'approfondissement des abords jusqu'à 20 pieds.....	\$4,000,000 00
Montant payé jusqu'au 30 juin 1896.....	\$3,448,011 83
Montant payé du 30 juin au 1er novembre 1896.....	42,196 03
	3,490,207 86
Balance.....	\$ 509,792 14

CANAL DE SOULANGES.

Pendant l'année et jusqu'ici les travaux de ce canal ont marché très lentement. Les trois siphons cylindriques en fer de 10 pieds par lesquels passent les rivières Rouge, à Delisle et à La Graisse sous le canal ont été achevés, et les apparences indiquent que les travaux des sections 3, 8, 9, 10 et 11 seront finis l'été prochain, et que ceux de la section 13 le seront pendant la saison de 1898. Il n'a été absolument rien fait sur la section 12 depuis 1893, et comme il y a là environ 95,000 vesges cubes de roche à déplacer, il importe de prendre les mesures voulues pour que l'ouvrage soit poussé avec vigueur le printemps prochain. Les travaux des sections 4, 5, 6 et 7 ont fait peu de progrès pendant la dernière saison, et comme il reste encore à faire une grande quantité de maçonnerie et de fouille, outre d'autres espèces de travaux, il faudra nécessairement prendre des mesures pour que l'ouvrage soit énergiquement poussé l'année prochaine, si l'on veut que ces sections soient finies dans deux ou trois ans. Le retard qu'ont subi ces travaux est en grande partie dû au fait que l'entrepreneur ne s'est pas conformé aux ordres de l'ingénieur enjoignant de former le revers des levées du canal avec de la glaise bleue, qu'il fallait aller chercher loin, prétendant qu'il était impossible de former les levées d'une pareille matière, tandis que, selon moi, cette matière est propre aux fins en question, et que la déposer en cavaliers pour emprunter d'autre matière avec laquelle faire les levées augmenterait sérieusement le coût de l'ouvrage sans profit correspondant. Je suggère donc de prendre les mesures voulues pour faire faire les travaux comme l'exige l'ingénieur.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

La situation de la maçonnerie d'écluse, sur les sections nos 1 et 2 est telle que si cet ouvrage ne marche pas plus vite à l'avenir, il se passera bien des années avant que le canal puisse être utilisé. Je dois reconnaître cependant que la faute n'en est pas tout à fait à l'entrepreneur, puisqu'il était prêt à poursuivre la construction de la maçonnerie avec de la pierre provenant d'une carrière dont j'avais approuvé le choix, et que je l'avais autorisé à exploiter; je veux parler de la carrière de Rockland, qui produit une pierre calcaire grise foncée de bonne qualité, propre à la construction des écluses—opinion que ne partage pas l'ingénieur dirigeant. Ce dernier dit que ce n'est pas là la pierre qu'il avait en vue quand le devis a été préparé; c'est pourquoi il n'a pas voulu laisser continuer les travaux, et de là le retard qu'ils ont éprouvé. Cela n'empêche que la pierre est bonne et de qualité égale à celle de la pierre dont on se sert généralement pour construire les écluses des autres canaux du pays, et je suis convaincu que c'est de cette pierre qu'on se servira ici. Mais il faudrait régler l'affaire sans perdre inutilement du temps, vu qu'il est très important que cet ouvrage n'éprouve plus de retard. Si au printemps de 1897 les travaux de ce canal sont dirigés comme il faut, et poussés ensuite avec raisonnablement de vigueur jusqu'à leur achèvement, je pense que le canal pourra être fini et mis en état de fonctionnement en trois ans, ce qui est beaucoup à désirer.

Conformément aux instructions de l'honorable ministre, je prends des mesures pour réduire, à la fin du présent mois, le personnel employé sur ce canal, l'état des travaux demandant cette réduction.

Le relevé qui suit donnera une idée générale de la situation de l'entreprise au 1^{er} octobre 1896.

Sections nos 1 et 2.—Archibald Stewart, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	\$ 818,400 00
Montant des comptes provisoires au 1 ^{er} octobre 1896.	449,441 55
Balance	\$ 368,958 45

Section n° 3.—O'Leary Bros., entrepreneurs.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	\$ 230,000 00
Montant brut des comptes provisoires au 1 ^{er} oct. 1896.	174,747 76
Balance	\$ 55,252 24

Sections nos 4, 5, 6 et 7.—George Goodwin, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	\$ 890,000 00
Montant brut des comptes provisoires au 1 ^{er} oct. 1896.	309,623 40
Balance	\$ 580,376 60

Section n° 8.—Charles Raynor, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	\$ 250,000 00
Montant brut des comptes provisoires au 1 ^{er} oct. 1896.	202,439 18
Balance	\$ 47,560 82

Section n° 9.—Randolph McDonald, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	\$ 130,000 00
Montant brut des comptes provisoires au 1 ^{er} oct. 1896.	102,754 50
Balance	<u>\$ 27,245 50</u>

Section n° 10.—MM. Rogers & Taylor, entrepreneurs.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	\$ 270,000 00
Montant brut des comptes provisoires au 1 ^{er} oct. 1896.	216,489 43
Balance	<u>\$ 53,510 57</u>

Section n° 11.—MM. Poupore, Fraser & Co., entrepreneurs.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	\$ 310,000 00
Montant brut des comptes provisoires au 1 ^{er} oct. 1896.	221,413 95
Balance	<u>\$ 88,586 05</u>

Section n° 12.—George Goodwin, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	\$ 270,000 00
Montant brut des comptes provisoires au 1 ^{er} oct. 1896.	36,617 00
Balance	<u>\$ 233,383 00</u>

Section n° 13.—Randolph McDonald, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	\$ 530,000 00
Montant brut des comptes provisoires au 1 ^{er} oct. 1896.	347,448 70
Balance	<u>\$ 182,551 30</u>

Pont du canal—Compagnie de construction de ponts de Dominion, entrepreneuse.

Valeur de l'ouvrage donné à l'entreprise.....	\$10,267 00
Compte final.....	10,267 00
Balance.....	<u>Néant.</u>

Ciment—C. J. De Sola et Francis Hyde, entrepreneurs.

Valeur de la fourniture de ciment donnée à l'entreprise.	\$39,655 55
Compte final.....	39,655 55
Balance	<u>Néant.</u>

Ciment—Bellhouse, Dillon & Co., entrepreneurs.

Valeur de la fourniture de ciment donnée à l'entreprise.	\$49,750 00
Montant brut des comptes provisoires au 1 ^{er} oct. 1896.	40,243 77
Balance	<u>\$ 9,506 23</u>

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Résumé.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise. \$3,798,072 55

Montant des comptes provisoires au 1^{er} octobre 1896. . . 2,151,141 79

Balance \$1,646,930 76

A en juger par les travaux ainsi déjà donnés à l'entreprise, le canal coûtera, terrains et dommages-intérêts compris. \$5,000,000 00

Le 1^{er} novembre 1896 il avait été payé, en tout. 2,401,698 88

Balance \$2,598,301 12

A l'entrée inférieure de ce canal, sur les sections 1 et 2, on projette de construire trois écluses de 23 pieds 4 pouces de chute chacune. Leurs murs consisteront en un parement de maçonnerie massive adossé à un remplage de béton.

CANAL DE LACHINE.

CONSTRUCTION ET AGRANDISSEMENT.

Les travaux en cours d'exécution sont :

1. Le creusement entre l'entrée inférieure du canal de Lachine et le bassin de Saint-Gabriel, pour avoir 22 pieds d'eau.

2. L'approfondissement du canal de Lachine, entre Saint-Gabriel et Lachine, jusqu'à la profondeur de 16 pieds.

Le creusement entre l'entrée inférieure et Saint-Gabriel se fait à la journée, avec le dragueur n° 2, propriété de l'Etat. L'ouvrage marche d'une manière satisfaisante.

L'approfondissement du canal entre Saint-Gabriel et Lachine est fait à l'entreprise par MM. McNamee et Mann, qui y ont travaillé jour et nuit, et qui font des progrès satisfaisants.

L'élargissement du canal de Lachine, du côté sud, entre le pont Wellington et Saint-Gabriel, et la construction d'encoffrements pour un quai sont finis.

Pour le détail des opérations à venir jusqu'au 30 juin 1896, je vous renvoie au rapport de l'ingénieur dirigeant.

LAC SAINT-LOUIS.

La Compagnie de dragage Weddell est à faire le creusement d'un chenal droit de 300 pieds de largeur, avec une profondeur de 16 pieds d'eau, sur la distance d'environ 4 milles. Elle a à l'œuvre trois dragueurs qui font tous de bonne besogne. Au 1^{er} novembre 1896 elle avait de l'ouvrage de fait pour la somme de \$85,570.54.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

CONSTRUCTION.

La division Peterboroug-Lakefield, allant de Lakefield vers Peterborough, a été donnée à l'entreprise à MM. Brown, Love et Aylmer et MM. Laverdure et Corry, qui en ont respectivement 6½ milles et 3½ milles à faire. Les travaux ont assez bien marché. On estime que cette division va coûter \$780,000.

Contrat a été passé avec M. Andrew Onderdonk pour la première section de 6½ milles de la division Balsam-Simcoe, allant du lac Balsam vers le lac Simcoe, et dont le coût est estimé à \$600,000. Le montant brut des comptes provisoires, au 1^{er} novembre 1866, était de \$300,035.

Les études et les plans du reste de la division—environ 17½ milles—sont achevés. Sur cette division il y a une écluse d'ascension dont la chute sera d'environ 60 pieds; l'ascension se fera au moyen d'un bélier hydraulique.

Les écluses de ce canal auront 134 pieds de longueur sur 33 de largeur, avec 5 pieds d'eau sur les buses; le lit du canal aura, en largeur, 50 pieds au fond, 53 pieds au niveau de l'eau pour les tranchées dans la roche et 74 pour les tranchées dans la terre.

CANAL MURRAY.

ÉQUIPEMENT.

La construction des maisons éclusières, magasin, quai, etc., pour lesquels le parlement a voté un crédit, n'a pas encore été commencée.

CANAL DE CORNWALL.

CONSTRUCTION ET AGRANDISSEMENT.

Ces travaux tirent rapidement à leur fin, et la section du canal connue sous le nom de section du Barrage de l'Île du Sheik est finie.

Coût approximatif de l'agrandissement.....	\$	4,300,000
Montant payé au 1 ^{er} novembre 1896.....		4,049,955
		<hr/>
Balance.....	\$	<u>250,045</u>

Au 1^{er} novembre 1896 les entrepreneurs avaient touché les montants suivants, savoir :—

Section 2, William Davis et Fils.....	\$	847,037	52
do 3 do		496,489	71
do 4 do		593,503	76
do 5, E. Gilbert et Fils		111,033	13
Barrage de l'île du Sheik, W ^m Davis et Fils		388,320	00
Section 6, E. Gilbert et Fils		47,721	37
do 7 do		96,832	88
do 8 do		205,743	45
do 10, Jocks, DeLorimier et C ^{ie}		439,854	60
		<hr/>	
Total.....	\$	<u>3,226,536</u>	<u>42</u>

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

CONSTRUCTION.

Il n'a pas encore été donné de travaux à l'entreprise pour l'agrandissement de ce canal, mais les études en sont finies et les plans faits. Le creusement du lit du canal à ses dimensions primitives a été achevé.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

AGRANDISSEMENT.

Sur la section n° 1 de ce canal les travaux ont bien marché; la maçonnerie d'écluse, à Morrisburg, est très avancée, les entrepreneurs ayant surmonté les difficultés qu'ils avaient rencontrées, et dont il est question dans mon rapport de 1894. Les travaux d'élargissement et d'approfondissement du canal, sur les sections 1 et 3, marchent assez bien. Les travaux de la section n° 2, donnés à l'entreprise à la Compagnie de dragage Weddell, sont finis.

Coût approximatif de l'agrandissement	\$ 1,700,000
Montant payé au 1 ^{er} novembre 1896.....	1,582,713
	<hr/>
Balance	\$ 117,287
	<hr/> <hr/>

Au 1^{er} novembre 1896 les entrepreneurs avaient touché les montants suivants savoir:—

Section n° 1, Poupore, Fraser et C ^{ie}	\$ 733,148 00
“ 2, La Compagnie de dragage Weddell...	223,419 80
“ 3, Poupore, Fraser et C ^{ie}	207,700 00
“ 4, W ^m Broder.....	271,141 02
	<hr/>
Balance.....	\$ 1,435,408 82
	<hr/> <hr/>

CANAL DES GALOPS.

AGRANDISSEMENT.

MM. Murray et Cleveland, les entrepreneurs des travaux sur le premier mille et demi à l'entrée supérieure du canal—travaux qui embrassent la construction de deux écluses et d'un déversoir, ainsi que l'approfondissement et l'élargissement du lit—sont les seules personnes qui, actuellement, travaillent à l'agrandissement du canal.

Les travaux de cette entreprise ne sont pas tout à fait finis; l'écluse d'ascension, l'écluse de prise d'eau et le déversoir sont achevés, mais il reste du dragage à faire.

Coût approximatif de cette section de l'agrandissement..	\$ 1,650,000
Montant payé au 1 ^{er} novembre 1896.....	1,503,344
	<hr/>
Différence.....	\$ 146,656
	<hr/> <hr/>

Voici les noms des entrepreneurs, avec indication des montants qu'ils avaient touchés au 1^{er} novembre 1896:—

William Allan.....	\$ 193,652
Murray et Cleveland	1,212,410
	<hr/>
Total.....	\$1,406,062
	<hr/> <hr/>

TRAVAUX AU RAPIDE DES GALOPS.

Rien n'a été fait ici depuis mon rapport de l'année dernière.

Noms des entrepreneurs et montants payés au 1^{er} novembre 1896 :—

W ^m Davis et Fils.....	\$ 22,000
E. Gilbert et Fils.....	607,629
Total.....	<u>\$629,629</u>

Il reste, dans le chenal, de 2,000 à 3,000 verges cubes de roche à enlever pour lui donner une profondeur de 17 pieds et admettre ainsi des navires tirant 14 pieds d'eau.

PASSE DU NORD.

Il n'a encore été rien fait pour redresser et approfondir cette passe, mais les plans sont dressés et prêts à montrer à ceux qui voudront soumissionner.

CANAL SAINT-PIERRE.

Il n'a pas été entrepris de travaux à compte du capital pendant l'exercice clos le 30 juin 1896.

CANAUX.

SERVICE ET ENTRETIEN, EN GÉNÉRAL.

Le mouvement de navigation n'a souffert nulle part de retards sérieux pendant la saison, et les réparations nécessaires ont été faites aux différents canaux pour les maintenir en bon état.

TABLEAU indiquant la date à laquelle chaque canal a été fermé et rouvert.

	Fermé le	Rouvert le
Lachine	30 novembre 1895.....	3 mai 1896.
Beauharnois.....	30 novembre 1895.....	1er mai 1896.
Cornwall.....	7 décembre 1895.....	30 avril 1896.
Williamsburg.....	10 décembre 1895.....	1er mai 1896.
Welland... { Nouveau canal	14 décembre 1895.....	27 avril 1896.
{ Vieux "	12 décembre 1895.....	28 avril 1896.
Chambly.....	30 novembre 1895.....	4 mai 1896.
Saint-Ours.....	29 novembre 1895.....	29 avril 1896.
Sainte-Anne.....	29 novembre 1895.....	26 avril 1896.
Carillon et Grenville.....	30 novembre 1895.....	27 avril 1896.
Rideau... { à Kingston	20 novembre 1895.....	1er mai 1896.
{ à Ottawa	30 novembre 1895.....	1er mai 1896.
Trent... { sur le bief central	21 novembre 1895.....	20 avril 1896.
{ " " inférieur.....	22 novembre 1895.....	18 avril 1896.
Murray.....	4 décembre 1895.....	17 avril 1896.
Saint-Pierre.....	5 janvier 1896.....	30 mars 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU donnant les dimensions des écluses de chaque canal.

Canal.	Ecluses existantes.				Ecluses en construction.			
	Nombre d'écluses.	Lon- gueur.	Lar- geur.	Profond. de l'eau sur le buse.	Nombre d'écluses.	Lon- gueur.	Lar- geur.	Profond. de l'eau sur le buse.
		pds.				pds. pcs.		
Lachine	5	270	45	14				
Beauharnois	9	200	45	9				
Chambly	9	118-125	22'6-24	7				
Saint-Ours	1	200	45	7				
Sainte-Anne (neuf)	1	200	45	9				
Carillon et Grenville	7	200	45	9				
Culbute (abandonné)								
Trent	13	134	33	5				
Rideau	49	134	35	5				
Rideau, branche de Perth	2	134	32	5'6				
Murray (pas d'écluses)				11				
Cornwall (vieux)	6	200	55	9				
Cornwall (neuf)	5	270	45	14				
Pointe Farran (vieux)	1	270	45	Guard..				
Rapide Plat (vieux)	1	200	45	9				
Rapide Plat (neuf)	1	270	45	14				
Galops (vieux)	2	200	45	9				
Galops (neuf)	1	270	45	14				
Welland (neuf)	1	270	45	Guard..				
Welland (vieux)	26	270	45	14				
	24	150	45	10'3				
	2	200	45	10'3				
	1	230	45	10'3				
Canal d'aménée de Welland	1	150	26'6	9				
	1	200	45	9				
Welland, branch. de Pt-Robinson	2	150	26'6	9				
Welland, branch. de Maitland	1	185	45	11				
Sault Sainte-Marie	1	900	60	20'3				
Soulanges					4	270	45	14
Saint-Pierre	1	200	48	18				

CANAL DE LACHINE.

Le mouvement de navigation de ce canal s'est fait d'une manière satisfaisante et n'a pas été interrompu de toute la saison.

ENTRETIEN.

Pour le détail des réparations faites dans le cours de l'année, je vous renvoie au rapport de l'ingénieur dirigeant.

Voici ce qu'ont coûté ces réparations pour l'exercice 1895-96, savoir:—

Réparations ordinaires, sous le chef de "personnel et réparations"	\$24,950 30
Réparations spéciales, sous le chef de "revenu":—	
Agrandissement des stations d'éclairage électrique, à Montréal	\$4,904 37
Réparations aux quais de Saint-Gabriel	3,288 78
Total	8,193 15
	\$33,143 35

CANAL DE BEAUHARNOIS.

SERVICE.

Il n'est pas arrivé d'accident sur ce canal pendant la saison de navigation, et le service n'y a pas été interrompu.

ENTRETIEN.

Les réparations nécessaires ont été faites dans le cours de l'année, et voici ce qu'elles ont coûté pour l'exercice 1895-96:—

Réparations ordinaires sous le chef de "personnel et réparations".....	\$15,050 85
(Pas de réparations spéciales).....	.....
Total.....	<u>\$15,050 85</u>

CANAL DE CHAMBLY.

SERVICE.

Le mouvement de navigation a été très actif cette année, et le service n'a rien laissé à désirer.

ENTRETIEN.

Les ouvrages du canal ont reçu l'attention nécessaire sous le rapport de leur entretien.

Les réparations faites dans le cours de l'exercice 1895-96 ont coûté les sommes suivantes, savoir:—

Réparations ordinaires, sous le chef de "personnel et réparations".....	\$11,801 12
Réparations spéciales, sous le chef de "revenu":—	
Construction de mur en maçonnerie de moëllons bruts le long de la grande route.....	\$2,494 63
Acquisition d'un dynamo de réserve pour l'éclairage électrique.....	1,200 00
	<u>3,694 63</u>
Total.....	<u>\$15,495 75</u>

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

SERVICE.

L'écluse n'a souffert d'aucune dégradation et la navigation d'aucun retard cette année.

ENTRETIEN.

Les réparations nécessaires ont été faites, et leur coût, pour l'année, s'est élevé à la somme suivante, savoir:—

Réparations ordinaires, sous le chef de "personnel et réparations," \$1,678.49.
Il n'y a pas eu besoin de réparations spéciales.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

SERVICE.

Le mouvement de navigation par cette écluse n'a souffert d'aucune interruption pendant la saison.

ENTRETIEN.

L'écluse a été entretenue en bon état et voici ce que les travaux ont coûté, pour l'exercice, savoir :—

Réparations ordinaires, sous le chef de "personnel et réparations".....	\$4,993 89
Pas de réparations spéciales sous le chef de "revenu".	
Total.....	<u>\$4,993 89</u>

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

SERVICE.

La navigation n'a été interrompue que durant treize heures cette année, et ce fut par suite du déplacement de l'une des portes d'écluse. Les réparations nécessaires ont été faites aux ouvrages du canal.

ENTRETIEN.

Les travaux de réparation exécutés pendant l'année ont coûté la somme suivante, savoir :—

Réparations ordinaires sous le chef de "personnel et réparations".....	\$12,161 10
(Pas de réparations spéciales sous le chef de "revenu".	
Total.....	<u>\$12,161 10</u>

CANAL DE LA CULBUTE.

ENTRETIEN.

Ce canal a été fermé et abandonné le 2 novembre 1894, et son personnel d'employés congédié. On a enlevé en partie le barrage du Grand-Calumet pour faciliter l'écoulement de l'eau.

Compte de la dépense pour l'année :—

Personnel et réparations.....	Néant.
Réparations spéciales sous le chef de "revenu".....	Néant.
Total.....	<u>Néant.</u>

CANAL DE LA TRENT.

SERVICE.

La navigation n'a pas été interrompue cette année, et les ouvrages du canal ont été bien entretenus.

ENTRETIEN.

Voici ce qu'ont coûté les travaux de réparations pour l'année, savoir :—

Réparations ordinaires sous le chef de "personnel et réparations"	\$3,329 97
Travaux spéciaux sous le chef de "revenu" :	
Dragage de chenal et construction de pilier de dérivation.....	\$ 487 35
Dragage à l'embouchure du creek Emily	496 89
Vanne dans le barrage de Hastings.....	1,974 62
Construction de 2 chalans à clapets et de 1 chalan à pont.....	3,226 89
	<u>6,185 75</u>
Total.....	<u>\$9,515 72</u>

CANAL RIDEAU.

SERVICE.

L'eau s'étant tenue extrêmement basse, la navigation de ce canal a été quelque peu difficile pour les plus gros bateaux, surtout dans la tranchée qui conduit du lac à l'écluse de Newboro'.

ENTRETIEN.

Le canal a été tenu en bon état. Le coût des réparations se répartit ainsi :—

Réparations ordinaires, sous le chef de "personnel et réparations"	\$30,186 38
Réparations spéciales, sous le chef de "revenu" :	
Approfondissement du canal à Newboro' et Merrickville.....	\$7,986 79
Compte final de A. Weddell.....	2,275 00
Paiement de salaire à James Cain... ..	42 00
Dommages aux terres	11,148 50
	<u>21,452 29</u>
Total.....	<u>\$51,648 67</u>

CANAL MURRAY.

Ce canal a fonctionné sans interruption pendant toute la saison de navigation et 603 bateaux ont passé par ses écluses.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ENTRETIEN.

Les ouvrages du canal ont été tenus en bon état.

Voici ce qu'ont coûté les réparations :—

Réparations ordinaires, sous le chef de " personnel et réparations ".....	\$5,410 33
Réparations spéciales, sous le chef de " revenu ".....	Néant.
Total.....	<u>\$5,410 33</u>

CANAL DE CORNWALL.

SERVICE.

Le 28 novembre 1895 il a fallu interrompre la navigation pour renflouer un dragueur sombré dans le canal ; plus tard—le 29 juin 1896—la barge *Bismark*, chargée de grain, a sombré à son tour près de l'île du Sheik, mettant ainsi obstacle à la navigation pendant quelques jours. Exception faite de ces deux accidents, la circulation n'a pas été entravée.

ENTRETIEN.

Les réparations que demandaient les ouvrages du canal ont reçu l'attention voulue, et les frais s'en sont élevés à la somme suivante, pour l'année, savoir :—

Réparations ordinaires, sous le chef de " personnel et réparations ".....	\$25,259 56
Réparations spéciales, sous le chef de " revenu ".....	Néant.
Total.....	<u>\$25,259 06</u>

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

SERVICE.

Le 13 juin 1896, le steamer *Spartan* heurta une porte de l'écluse 23, par suite de quoi la navigation fut interrompue durant 36 heures. Il ne se produisit pas d'autre interruption durant l'année, et l'on n'eût pas trop à se plaindre du service, eu égard à l'abaissement des eaux du fleuve et malgré les travaux d'agrandissement en cours d'exécution.

ENTRETIEN.

Les ouvrages du canal ont été entretenus comme il faut.

Voici comment se répartissent les frais de réparation pour l'année, savoir :—

Réparations ordinaires, sous le chef de " personnel et réparations ".....	\$9,036 00
Réparations spéciales, sous le chef de " revenu " :—	
Dragage et renouvellement de jetées.....	8,607 04
Total.....	<u>\$17,643 04</u>

CANAL WELLAND.

SERVICE.

Pas d'accident de conséquence pendant l'année, et le service satisfaisant.

ENTRETIEN.

Les ouvrages du canal ont été tenus en bon état.

Le coût des réparations, pour l'année, se répartit ainsi, savoir :—

Réparations ordinaires, sous le chef de "personnel et réparations"	\$62,542 64
Réparations spéciales, sous le chef de "revenu" :—	
Reconstruction, en béton, de la superstructure de la jetée de Dalhousie.....	\$13,917 92
Curage et approfondissement du contre-fossé, côté sud du canal d'aménée.....	1,762 75
Démolition et reconstruction des ponts de Marshville et de Stromness.....	3,088 3z
	18,768 99
Total..	\$81,311 63

CANAL SAINT-PIERRE.

Une fois les grosses réparations finies, ce canal a été ouvert au trafic le 8 novembre 1895.

ENTRETIEN.

Les réparations de ce canal ont été très fortes et très coûteuses, attendu qu'à cause des ravages du taret il a fallu renouveler le radier et les portes de l'écluse, ce qui a exigé la construction d'un barrage à chaque bout du canal. M. Sylvester O'Donaghue avait entrepris d'exécuter ces travaux, mais l'épuisement du canal ayant présenté des difficultés imprévues, il s'est déclaré incapable d'achever son entreprise, de sorte que le gouvernement a dû s'en charger.

Les frais de réparations, pour l'année, se répartissent ainsi :—

Réparations ordinaires, sous le chef de "personnel et réparations"	\$ 260 90
Réparations spéciales, sous le chef de "revenu" :—	
Renouvellement de buses, de radier et de portes d'écluse.	16,743 64
Total.....	\$17,004 54

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Règle générale, les approvisionnements et matériaux ont été achetés par adjudication, et il n'en est sorti des magasins que sur la demande régulière du fonctionnaire autorisé. On tient registre des entrées et des sorties de matériel, ainsi que des existences en magasin.

Frais d'entretien et de service du système des canaux pour 1895-96	\$663,496 76
Revenu net des canaux, déduction faite des remboursements	339,538 72
Excédent des frais d'entretien et de service sur le revenu.	<u>\$323,958 04</u>

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Je sou mets ci-joint un état indiquant le montant disponible des subventions en argent à tant par mille, avec le montant payé au 30 juin 1896; aussi le nombre de milles de chemin de fer pour lesquels les subventions accordées à tant par mille étaient disponibles le 1^{er} juillet 1896, et le nombre de milles de chemin de fer subventionnés en argent à tant par mille, construits au 30 juin 1896. On y trouvera aussi le montant des subventions payées au 1^{er} novembre 1896, le total des subventions en argent, par année, disponibles ou payées au 30 juin 1896, avec le nombre de milles de chemin construits et mention des chemins de fer auxquels il a été accordé des subventions en terres.

Montant des subventions en argent, à tant par mille, payées au 30 juin 1896.....	\$ 14,232,976 83
Montant des subventions en argent, à tant par mille, disponibles au 30 juin 1896.....	779,221 00
Total payé et disponible.....	<u>\$15,012,197 83</u>
Nombre de milles de chemin de fer pour lesquels la subvention en argent, à tant par mille, était disponible le 30 juin 1896.....	223
Nombre de milles de chemin de fer pour lesquels la subvention en argent, à tant par mille, était payée au 1 ^{er} juin 1896.....	3,226
Montant de subvention payé au 1 ^{er} novembre 1896.	\$14,249,486 34
Subvention en argent, à tant par année, disponible au 30 juin 1896	363,474 00
Subvention en argent, à tant par année, payée au 30 juin 1896	1,306,200 00
Nombre de milles de chemin de fer subventionnés en argent, à tant par année, construits au 30 juin 1896	252
Nombre de milles de chemin de fer pour lesquels il a été accordé une subvention en terres.....	4,463
Nombre d'acres de terre donnés en subvention à des chemins de fer.....	<u>32,257,200</u>

Les relevés qui précèdent ne comprennent pas les subventions en argent et en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique, au chemin de fer Canada-Central et au chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

Voici ce que ces chemins de fer ont reçu en argent, savoir :—

Le chemin de fer Canadien du Pacifique.....	\$25,000,000
“ Canada Central.....	1,525,250
“ Esquimalt et Nanaïmo.....	750,000
Total	<u>\$27,275,250</u>

En terres :

	Acres.
Le chemin de fer Canadien du Pacifique.....	25,000,000
“ Esquimalt et Nanaïmo.....	1,900,000
Total.....	<u>26,900,000</u>

STATISTIQUE DES CANAUX.

Cette statistique a été préparée par M. R. Devlin, le commis temporairement préposé; elle est pour la saison de navigation de 1895 et contient les intéressants renseignements ordinaires.

TABLEAU montrant le nombre de tonnes de marchandises qui ont passé par chaque canal, les péages reçus, et le nombre de voyages des navires ou bateaux ayant passé par chaque canal, pour l'année expirée le 31 décembre 1895.

Nom du canal.	Tonnes de marchandises passées par chaque canal.	Péages reçus.	Nombre de voyages des navires ou bateaux ayant passé par chaque canal.
		\$ c.	
Lachine.....	828,228	61,143 66	8,746
Beauharnois.....			
Cornwall.....			
Williamsburg.....			
Welland.....	869,595	138,713 64	2,222
Chambly.....	359,027	25,920 67	3,262
Ste-Anne.....	541,220	31,959 29	2,195
Carillon.....			
Grenville.....			
Rideau.....	88,753	5,679 26	2,375
Murray.....	11,324	527 94	565
Trent.....	32,266	1,042 08	1,947
Saint-Pierre.....	9,828	426 63	248
* Saut-Sainte-Marie.....	595,337	Franco.	1,192

* Ce canal a été livré à la circulation le 9 septembre 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

L'espérance, exprimée les années passées, que les compagnies de chemins de fer enverraient à l'avenir leurs états statistiques le ou avant le 1^{er} octobre, tous les ans, ne s'est pas réalisée, car pendant que les grandes compagnies et beaucoup d'autres ont promptement expédié leurs rapports il y en a un grand nombre qui ne l'ont pas fait du tout.

TABLEAU montrant l'accroissement des chemins de fer d'année en année, depuis l'ouverture de la première ligne en 1836.

Année.	Nombre de milles en fonctionnement.	Année.	Nombre de milles en fonctionnement.
1835.....	0	1866.....	2,278
1836.....	16	1867.....	2,278
1837.....	16	1868.....	2,278
1838.....	16	1869.....	2,524
1839.....	16	1870.....	2,617
1840.....	16	1871.....	2,695
1841.....	16	1872.....	2,899
1842.....	16	1873.....	3,613
1843.....	16	1874.....	3,832
1844.....	16	1875.....	4,331
1845.....	16	1876.....	4,804
1846.....	16	1877.....	5,218
1847.....	54	1878.....	5,782
1848.....	54	1879.....	6,126
1849.....	54	1880.....	6,858
1850.....	66	1881.....	7,194
1851.....	159	1882.....	7,331
1852.....	205	1883.....	8,697
1853.....	506	1884.....	9,577
1854.....	764	1885.....	10,273
1855.....	877	1886.....	10,773
1856.....	1,414	1887.....	11,793
1857.....	1,444	1888.....	12,184
1858.....	1,863	1889.....	12,585
1859.....	1,994	1890.....	13,151
1860.....	2,065	1891.....	13,838
1861.....	2,146	1892.....	14,564
1862.....	2,189	1893.....	15,005
1863.....	2,189	1894.....	15,627
1864.....	2,189	1895.....	15,977
1865.....	2,240	1896.....	16,270

ACCIDENTS MORTELS arrivés pendant l'exercice clos le 30 juin 1896.

	Voyageurs tués.	Employés tués.	Aut. personnes tués.	Total des personnes tués.
Tués en tombant de wagons ou de locomotives.....	6	12	5	23
Tués en montant sur des trains en mouvement ou en descendant.....	4	6	9	19
Tués en travaillant à former des trains.....		1		1
Tués en se mettant la tête ou les bras hors du châssis.....		14		14
Tués en attelant des wagons.....		2		2
Tués dans des rencontres ou des déraillements.....				
Tués en se heurtant à des ponts.....				
Tués en marchant ou se tenant sur la voie.....	1	6	68	75
Tués par des explosions.....		5	22	27
Tués autrement.....				
Total.....	11	46	104	161

Voici le résumé des tableaux pour les exercices clos le 30 juin 1895 et le 30 juin 1896 :—

	État comparatif.	
	30 juin 1895.	30 juin 1896.
Milles de chemin de fer achevés (voie posée).....	16,091	16,387
do voies accessoires.....	2,054	2,106
do rails de fer, ligne-mère.....	346	250
do do d'acier do.....	15,745	16,137
do do do voie double.....	533	537
Capital payé (y compris les quatre item suivants).....	\$894,640,559	\$899,817,900
Subventions fédérales et provinciales payées.....	*\$158,621,646	*\$157,600,100
Avances do do faites.....	\$21,569,149	\$21,569,149
Souscription d'actions (provinciales).....	\$300,000	\$300,000
Subventions municipales payées.....	\$14,180,686	\$14,494,757
Milles de chemins de fer en fonctionnement.....	15,977	16,270
Produits bruts.....	\$46,785,487	\$50,545,569
Frais de roulage.....	\$32,749,669	\$35,042,655
Produits nets.....	\$14,035,818	\$15,502,914
Nombre de voyageurs transportés.....	13,987,580	14,810,407
Tonnes de marchandises transportées.....	21,524,421	24,266,825
Trains-milles.....	40,661,890	44,500,602
Voyageurs tués.....	9	11
Nombre d'élevateurs.....	53	72
Nombre de passages à niveau gardés (chemins publics).....	151	166
do do non gardés do.....	10,430	11,000
do viaducs en dessus.....	398	413
do passages à niveau d'autres chemins de fer.....	218	235
do raccourcements avec d'autres chemins de fer.....	316	326
do do embranchements.....	232	235
do locomotives possédées.....	1,948	1,980
do do louées.....	75	64
do wagons-lits et wagons-salons possédés.....	156	178
do do do loués.....	60	26
do voitures de 1re classe possédées.....	1,011	998
do do do louées.....	65	44
do voitures de 2e classe et d'immigrants possédées.....	694	646
do do do louées.....	8	2
do fourgons à bagage, wagons-poste et wagons-messageries possédés.....	†1,129	†625
do do do do loués.....	25	25
do wagons à bestiaux et wagons fermés à marchandises possédés.....	33,577	‡35,302
do do do do loués.....	2,733	1,489
do wagons à plate-forme découverte possédés.....	15,441	15,192
do do do loués.....	317	401
do wagons à houille et wagons basculants possédés.....	4,841	4,810
do do do do loués.....	4	2

On remarquera que l'augmentation du nombre de milles de chemins de fer construits est très faible pour l'exercice clos le 30 juin 1896; je présume que cela peut être attribué à la gêne générale du marché financier, et aussi au fait que les lignes déjà construites ont largement répondu aux plus pressants besoins du pays sous le rapport des communications par voies ferrées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER,

Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

A l'honorable A. G. BLAIR, ministre des chemins de fer et canaux.

* Pour s'expliquer comment il se fait que le montant total des subventions figurant comme payées au 30 juin 1896, soit moindre que celui de l'exercice précédent, bien qu'il ait été payé des subventions de plus pendant l'année, il faut remarquer que la somme de \$2,394,000, sur laquelle l'intérêt avait été alloué à la province de Québec à titre de subvention annuelle, en raison du chemin de fer entre Ottawa et Québec (le capital n'étant pas payé), a été—ainsi que le font voir les comptes publics—traitée comme passif, et figure comme item de la dette publique. (Voir comptes publics 1895-96, page X.) Par conséquent elle disparaît maintenant de la liste des subventions payées.

† Cette année les fourgons de conducteurs sont comptés parmi les wagons fermés.

‡ Comprenant 34,138 wagons fermés à marchandises, 244 wagons réfrigérants, 845 fourgons de conducteurs et 75 wagons d'outillage.

N° 1.

CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DU CHEF D'EXPLOITATION,
MONCTON, N.-B., 28 septem 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur le fonctionnement du chemin de fer Intercolonial pour l'exercice clos le 30 juin 1896.

Je joins à ce rapport ceux de l'ingénieur en chef et de l'inspecteur du service mécanique, et les relevés ci-dessous préparés par le comptable et trésorier en chef, savoir:—

- N° 1. Compte du capital.
- 2. Compte du revenu.
- 3. Frais de traction.
- 4. Dépenses pour wagons.
- 5. Entretien de la voie et des travaux d'art.
- 6. Dépenses pour les gares.
- 7. Frais généraux.
- 8. Compte des approvisionnements en général.
- 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, savoir : 1,142.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin avec son matériel, d'après le dernier rapport, était, au 30 juin 1875, de... \$55,007,939 40

Les additions de l'année ont été les suivantes:—

Agrandissements à Halifax.....	\$124,910 03	
do à Moncton.....	1,000 00	
do à Sydney.....	11,374 41	
Construction	1,348 35	
Embranchement de Saint-Charles	1,271 96	
do d'Indian-Town.....	1,436 10	
do de Dartmouth.....	107,402 17	
Matériel roulant.....	10,000 00	
Chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow	80 40	
		259,423 ⁷ / ₄₂
		\$55,267,362 82
Moins remboursement, dépense de l'année précédente		318 19

Ce qui, au 30 juin 1896, porte le coût total à.. \$55,267,044 63

Agrandissements à Halifax.—Cette dépense a été faite relativement au terrain acheté, le long de la rue Water, pour faciliter le mouvement des marchandises.

Il a été construit, sur la distance de 1,000 pieds de cette propriété et en bordure du port, un mur de soutènement en coffrage rempli de pierre, qui a 35 pieds de largeur sur une hauteur moyenne de 30 pieds, et l'on a créé une étendue considérable de terrain de plus pour les voies en remplissant l'espace derrière ce mur.

Du côté qui longe la rue Water il a été construit un grand hangar à marchandises pour le service de la ville. Ce hangar est en brique, avec toiture de fer couverte en ardoise. Il a 762 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 55 pieds, et à l'un de ses bouts sont les bureaux du service des marchandises. Le bâtiment est approprié d'un bout à l'autre à l'éclairage électrique.

En face du bâtiment, du côté de la rue Water, il a été fait un pavé en granit de 35 pieds de largeur sur toute la longueur.

Le terrain entre ce bâtiment et le mur de soutènement, le long du bord de l'eau, est devenu une cour pour le service des marchandises, avec les voies voulues pour les wagons et des routes de camionnage y donnant accès. On y a aussi installé une balance-basculé pour peser les chargements de wagons, et des grues pour lever les objets lourds. Sitôt fini, le bâtiment a été livré au service le 4 février 1896, et on l'a trouvé très commode.

Agrandissements à Moncton.—Construction d'un bâtiment de brique pour les chaudières de chauffage des remises à locomotives.

Agrandissements à Sydney.—La plus grande partie de cette somme a passé pour payer du terrain à Syney-Nord; le reste a été appliqué à des améliorations relatives au service des marchandises à la station de Sydney.

Construction.—Paiement de créances se rattachant à la construction primitive du chemin de fer, et des frais judiciaires qui en ont accompagné le règlement.

Embranchement de Saint-Charles.—Ce montant a été payé pour du terrain, conformément à un jugement de la cour de l'échiquier.

Embranchement d'Indian-Town.—Ce montant a été payé pour du terrain et des dommages, ainsi que pour des frais judiciaires se rapportant à la construction de l'embranchement.

Embranchement de Dartmouth.—Cet embranchement met la ville de Dartmouth en communication avec l'Intercolonial à la Jonction de Windsor. La dépense représente le dressement de la plate-forme, la pose de la voie, l'ensablement ou balastage et autres travaux de construction. Cet embranchement était assez avancé pour être livré à la circulation le 22 juin dernier.

Matériel roulant.—La somme mentionnée ici a été dépensée pour munir 175 wagons à plate-forme découverte et 75 wagons fermés du frein automatique à air comprimé Westinghouse. Le nombre total des wagons à marchandises munis de cet appareil est maintenant de 1,221.

Chemin de fer d'Oxford à New-Glasgow.—Cette somme représente un léger solde payé à Ottawa en conformité d'un jugement de la cour de l'échiquier.

COMPTE DU REVENU.

Les produits bruts et les frais d'exploitation pour l'année se comparent ainsi :—

Frais d'exploitation.....	\$3,012,827 62
Produits bruts.....	2,957,640 10
	<hr/>
	\$ 55,187 52

Comparaison des produits bruts de l'année avec ceux de l'année précédente :—

Pour 1895-96	\$2,957,640 10
“ 1894-95	2,940,717 95
	<hr/>
	\$ 16,922 15

Les produits du service des voyageurs se comparent ainsi :—

Pour 1895-96.....	\$ 971,426 16
“ 1894-95	963,914 44
	<hr/>
	\$ 7,511 82

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les produits du service des marchandises se comparent ainsi :—

Pour 1895-96	\$1,788,813 18
“ 1894-95.....	1,782,608 54
	\$ 6,204 64

Les produits du service des malles et des messageries se comparent ainsi :—

Pour 1895-96.....	\$ 197,400 66
“ 1894-95.....	194,194 97
	\$ 3,205 69

Les produits par mille de voie ferrée se comparent ainsi :—

Pour 1895-96	\$ 2,589 88
“ 1894-95.....	2,575 09

Les produits par train-mille se comparent ainsi :—

	Centins.
Pour 1895-96.....	76-97
“ 1894-95.....	73-53

Par les relevés comparatifs qui précèdent on verra que les produits du service tant des voyageurs que des marchandises ont augmenté.

Le nombre des voyageurs transportés se compare ainsi :—

Pour 1895-96.....	1,471,866
“ 1894-95.....	1,352,667
	119,199

Le nombre des voyageurs d'un point de la ligne à un autre et celui des voyageurs en transit ont augmenté, le premier de 114,519, et le dernier de 4,680.

Le poids des marchandises transportées se compare ainsi :—

	Tonnes.
Pour 1895-96.....	1,379,618
“ 1894-95.....	1,257,816
	11,802

Le mouvement des marchandises transportées en transit a augmenté de 1,947 tonnes et celui des marchandises transportées d'un point de la ligne à un autre accuse aussi une augmentation de 109,855 tonnes.

Le tableau suivant est un état comparatif de quelques-uns des principaux articles de commerce, indiquant la quantité transportée cette année et l'année dernière :—

Articles.	1894-95.	1895-96.	Augmentation.	Diminution.
Barils de farine.....	938,351	822,097	.....	116,254
Boisseaux de grain.....	1,036,384	1,064,385	28,001	.....
Bois de construction, en pieds de superficie.....	202,247,269	226,332,715	24,085,446	.....
Têtes de bétail vivant.....	72,106	64,051	.....	8,055
Houille, tonnes.....	385,200	432,513	47,313	.....
Produits fabriqués, tonnes.....	350,056	345,829	.....	4,227
Tous autres articles, tonnes.....	155,477	207,368	51,891	.....

Il y a eu augmentation dans la quantité des articles suivants transportés, savoir : minéral de fer, pierre à bâtir, chaux et ciment, briques, foin et paille, beurre et fromage, œufs, viandes salées et fraîches, poisson frais et sucre raffiné, tandis que les suivants accusent une diminution :—poisson saumuré, séché et conservé, cuir, sucre brut, pommes de terre, navets et autres racines.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se comparent ainsi avec ceux de l'année précédente :—

En 1895-96.....	\$3,012,827 62
“ 1894-95.....	2,986,902 74
	\$ 70,924 88

Les moyennes se comparent ainsi avec celles de l'année dernière :—

Par mille-locomotive—

	Centins.
En 1895-96.....	63·90
“ 1894-95.....	60·16

Par mille-train—

En 1895-96.....	78·41
“ 1894-95.....	73·43

Par mille de chemin de fer—

En 1895-96.....	\$ 2,638 20
“ 1894-95.....	2,571 71

La superstructure, les constructions et tous les travaux d'art du chemin de fer ont reçu les réparations nécessaires et sont en bon état.

Le nombre de traverses renouvelées s'est élevé à 411,803. La voie a été rebalastée sur une distance de 150 milles. On a continué à en relever les rails pour en poser d'autres d'un plus grand poids ; c'est ainsi que sur une distance de 45 milles les rails de 56 livres ont été remplacés par des rails d'acier neufs pesant 67 livres à la verge. Il a été posé à différents endroits de nouvelles voies de garage d'une longueur collective de plus de trois milles.

Sur toutes les parties de la ligne les ponts ont reçu les réparations nécessaires, et sur la partie entre New-Glasgow et Mulgrave deux ponts neufs en acier ont pris la place de ponts de bois dont l'un avait 160 pieds de longueur et l'autre 40. Un pont de fer a été remplacé par un autre en acier, plus pesant et plus fort, et l'on a renforcé et amélioré d'autres ponts de fer.

Les clôtures ont reçu les réparations nécessaires, et il en a été fait 48 milles de neuves.

Les abris et écrans paraneiges ont été réparés ; on a refait 27,967 pieds linéaires d'écrans paraneige, et l'on en a fait 10,147 pieds linéaires pour des endroits où il n'en avait pas encore été mis.

Les quais de différents endroits ont reçu les réparations nécessaires, et celui de Dalhousie a été prolongé. Les travaux de reconstruction des quais de Halifax et de Richmond, détruits par les incendies du 27 février et du 19 mai 1895, ont marché toute l'année, et la dépense a nécessairement été très grande vu que l'ouvrage a été solidement fait avec des pilotis créosotés et du pin résineux du sud.

Les réparations nécessaires ont été faites aux bâtiments d'un bout à l'autre de la ligne, et il a été construit une nouvelle gare, avec logis pour l'agent, à la place d'une plus petite détruite par le feu. A Halifax, la reconstruction des bâtiments détruits par le feu le 27 février 1895, a été continuée, et sur l'un des quais dont il vient d'être question il a été bâti un entrepôt de 485 pieds de longueur sur 46 de largeur et contenant les bureaux qu'il faut.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le matériel roulant a reçu les réparations nécessaires et est en bon état.

Pendant l'année 9 locomotives ont été refaites et rendues beaucoup plus puissantes qu'auparavant.

On a fait des améliorations considérables aux wagons-dortoirs et autres voitures de voyageurs, afin de les rendre plus confortables et plus attrayantes.

Les wagons à marchandises ont reçu les réparations nécessaires, et pour entretenir ce matériel l'on s'en est procuré 393 neufs, dont 300 fournis par des entrepreneurs et 93 construits dans nos ateliers. Pour les wagons fermés et les wagons à plate-forme découverte le port a été doublé.

Deux chasse-neige neufs ont été achetés et un chasse-neige à ailerons a été construit dans les ateliers du chemin de fer pour prendre la place d'un égal nombre de ces engins mis au rebut.

Le service de l'eau a été efficacement maintenu, et il a été construit trois bâtiments de prise d'eau neufs, d'une capacité de 50,000 gallons chacun, en remplacement de châteaux d'eau plus petits.

MATÉRIEL.

Valeur du matériel acheté.....	\$1,040,807 42
Valeur du matériel utilisé.....	1,310,704 59
Valeur du vieux matériel vendu	83,164 67

Valeur du matériel en magasin à la fin de l'exercice:—

Matériel ordinaire, y compris le combustible.....	\$ 388,029 26
Rails et attaches de fer et d'acier	265,113 13
Vieux matériel à vendre.....	112,706 50

Total.....	\$ 765,848 89
------------	---------------

Il y a à vendre une quantité considérable de vieux matériel, laquelle s'est accumulée par suite des bas prix du marché.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'hiver de 1895-96 n'a pas été aussi rude que le précédent; l'enlèvement de la neige et de la glace a coûté \$42,454.17, soit environ \$10,000 de moins que la moyenne.

En avril 1896, des crues ont détérioré le pont à Etchemin, ainsi que la défense en encoffrements des ponts de Montmagny.

Le 24 juillet 1895 la gare de Beaver-Brook a été accidentellement détruite par le feu; on l'a rebâtie dans le cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Chef d'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,

Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 16 septembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport sur le service du génie pour l'exercice clos le 30 juin 1896.

Voie.

Dans le cours de l'exercice les vieux rails d'acier de 4 pouces et $4\frac{1}{2}$ pouces, pesant 56 liv. à la verge, ont été levés et remplacés par des rails neufs de $4\frac{1}{2}$ pouces, du poids de 67 liv. à la verge.

Traverses.

411,803 traverses ordinaires et 141 jeux de traverses d'aiguillage ont été renouvelés dans le cours de l'exercice.

Ballastage.

Il a été fait du ballastage sur toutes les divisions de la ligne, excepté entre la Jonction d'Oxford et New-Glasgow. Environ 90,000 verges cubes de ballast ont été répandus sur 150 milles de voie.

Sémaphores.

Des sémaphores du nouveau modèle ont été érigés à Enfield, Brookfield, West-River, Salisbury, Shédiac, Pointe-du-Chêne, Petitcodiac, Calhouns, Dalhousie-Junction et Saint-Moise. Un sémaphore électrique a aussi été érigé à Saint-Charles.

De nouveaux signaux télégraphiques ont été placés à Beaver-Brook et Bartibogue.

Tous les autres signaux-sémaphores et signaux-télégraphes de stations ont été repassés, réparés et peints à grands frais. Il faut peindre ces sémaphores et signaux tous les deux ou trois ans, parce que la fumée des locomotives ternit les disques.

Voies de garage et d'évitement.

Pendant l'exercice il a été construit $4\frac{3}{4}$ milles de nouvelles voies accessoires, dont $1\frac{3}{4}$ mille en correspondance avec la tête de ligne en eau profonde, et le reste à la filature de coton d'Halifax.

Clôtures.

Dans le cours de l'exercice il a été construit 47-91 milles de clôtures neuves en fil métallique barbelé et en treillis métallique, à la place de vieilles clôtures de perches ou de planches, aussi bien qu'à des endroits où il n'avait pas encore été construit de clôtures. De grandes réparations ont aussi été faites aux vieilles clôtures.

Paraneiges.

Pendant l'exercice il a été fait 615 perches d'écrans paraneige sur la division d'Oxford et New-Glasgow et sur celles du nord. Sur les divisions du nord, du n^o 1 au n^o 5, on a renouvelé 1,695 verges, et de grandes réparations ont été faites aux abris et clôtures paraneige.

Quais et estacades en charpente.

A la tête de ligne en eau profonde, à Halifax, le renouvellement du débarcadère des bâtiments d'outre-mer, dont il est question dans mon rapport de l'année dernière, a été achevé vers le 31 décembre dernier.

Une fosse à houille a été établie du côté ouest du quai à houille dont il est question dans mon rapport de l'année dernière. Ce quai à houille a été élargi de 50 pieds du côté sud pour faire place à un autre hangar à marchandises, avec voie de service, qu'on projette de construire cet automne.

De grandes réparations ont été faites au quai nord, ici.

A Richmond, les travaux de reconstruction du quai détruit par le feu le 19 mai 1895, dont il est question dans mon rapport de l'année dernière, ont été achevés.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le "quai en crochet", ou "quai au sucre", à Richmond, a été pour ainsi dire reconstruit. Les vieux pilotis de pruche, qui avaient 16 ans d'existence, étaient pourris et rongés des tarets, de sorte qu'ils ne valaient plus rien. Ils ont été remplacés par des pilotis de pin créosotés, coiffés de pin résineux et recouverts de madriers de 3 pouces.

A la place de l'ancien abord en pilotis, il a été construit un solide abord en encoffrement fait de rondins de pruche, rempli de pierre, long de 200 pieds sur 32 de large, et de 15 pieds de hauteur, pour relier ce quai au rivage.

A Truro, il a été construit un nouveau hangar à houille, avec viaduc en charpente, près de la remise aux locomotives, à l'extrémité de la cour, pour remplacer celui de l'extrémité ouest qui était pourri et hors de service.

A Pictou-Landing, de grosses réparations ont été faites au quai est pour la commodité de la Compagnie d'aciérage de la Nouvelle-Ecosse, relativement au minerai qu'elle reçoit de Terre-neuve.

A Pictou, le quai est a été visité et réparé où il avait besoin de l'être.

A Pirate-Harbour, les soles et les planchers du hangar à houille ont été renouvelés.

Il a été construit un viaduc en charpente au bout de ce hangar, de sorte qu'il y a maintenant moyen de délivrer la houille au niveau du sommet des tenders, amélioration qui économise beaucoup de travail et d'argent.

A Mulgrave, le quai a été visité et réparé, et il a été mis cinq défenses neuves à l'angle nord du quai.

A la Pointe Tupper, les quais ont été réparés partout où les steamers les avaient détériorés.

A Amherst et Spring-Hill, les viaducs à charbon ont été visités et réparés.

A Sackville, les réparations nécessaires ont été faites aux quais.

A Saint-Jean, le quai de délestage a reçu les réparations nécessaires.

A Newcastle tout le dessus du quai de tête de ligne en eau profonde a été renouvelé, ainsi qu'une partie de sa face.

A Dalhousie, il a été construit un encoffrement en charpente de 180 pieds de long sur 15 de large, entre le quai de chemin de fer actuel et le brise-lames construit par le département des travaux publics. La voie que l'on est à poser pourra ainsi relier nos voies de service actuelles avec la face du brise-lames, ce qui donnera plus de place pour charger les bâtiments.

Le quai, à cet endroit, a été quelque peu détérioré par la débâcle du printemps. Il y a été mis huit défenses neuves, et les détériorations causées par la glace ont été réparées.

A Rimouski et la Rivière-du-Loup, les abords des quais en eau profonde ont été visités et réparés à grands frais. Au dernier de ces deux endroits, les réparations nécessaires ont été faites au hangar et viaduc à houille. L'année prochaine il faudra réparer à fond, sinon renouveler, le hangar à houille du côté ouest de la rivière.

A Saint-Charles, de grandes réparations ont été faites au hangar et viaduc à houille. Ce hangar a maintenant 17 ans d'existence et aura bientôt besoin d'être renouvelé.

A Lévis, de grandes réparations ont été faites à l'encoffrement en charpente sur lequel la voie longe le fleuve entre Lévis et la Pointe-Lévis.

Bâtiments et quais de gares.

A la tête de ligne d'Halifax, le grand hangar à marchandises, en brique, dont je parlais dans mon rapport de l'année dernière, a été achevé à la fin de l'année civile, et le service de la ville l'occupe depuis ce temps-là.

L'encoffrement en charpente qui longe toute la face de la gare de tête de ligne en eau profonde, à partir du quai de la marine et des pêcheries, et dont il est question dans mon rapport de l'année dernière, a été achevé. Il reste encore à remplir une partie de l'espace en arrière de cet encoffrement. Il a été fait, en face et à chaque bout du nouveau hangar à marchandises, un pavé de blocs de granit qui a coûté environ \$8,000. Un perron de chargement muni d'une grue de 7 tonnes a été élevé à l'extrémité est du nouveau hangar à marchandises. Au bout du perron de chargement il a été établi un chantier en fer avec les appareils élévatoires voulus

pour soulever les grosses machines et autres fardeaux trop lourds pour la grue du perron de chargement. On s'est procuré, pour environ \$1,200, un pont à bascule neuf de 66 tonnes.

Un encoffrement en charpente, long de 150 pieds et large de 20, a été construit entre le quai de la marine et des pêcheries et le débarcadère de l'amirauté. Cet encoffrement a été construit en forme d'L, dans une profondeur d'eau moyenne de 15 pieds. L'espace en arrière de l'ouvrage a été rempli, jusqu'à la ligne de basse-mer, avec les matières extraites des abords des débarcadères, que le département était obligé d'enlever d'après un marché fait avec les autorités navales. Quand l'espace en arrière de l'encoffrement sera rempli jusqu'au niveau général de la cour, cette dernière se trouvera agrandie d'environ 4,000 pieds en superficie.

Un magasin et remise à outils, de 40 x 17 pieds, a été construit à la tête de ligne en eau profonde.

À la rue North, les réparations nécessaires ont été faites au plancher et aux lunettes de toit de la remise aux convois. Le perron de chargement au hangar à marchandises récemment quitté par le département, et maintenant occupé par le *Dominion and Atlantic Railway*, a été renouvelé.

À Richmond, les réparations nécessaires ont été faites à la couverture en ardoise et au plancher de l'atelier des machines, ainsi qu'à la couverture et aux planchers de la rotonde à locomotives et au dépôt de machines. Cinq cheminées de tôle de la rotonde ont été renouvelées.

L'abri à bestiaux a été visité et réparé.

Le toit de la forge a été recouvert de bardeau neuf, et il y a été mis deux cheminées d'aérag. Il a été installé deux loges pour les hommes du service de garage à la tête de ligne en eau profonde et à Richmond.

À Rockingham, la couverture en bardeau de la gare a été renouvelée, et il a été posé des planchers de bois dur dans le bureau et dans les salles d'attente.

Lake-View a été pourvu d'une halte pour répondre à l'accroissement du service des voyageurs à cet endroit.

Au Grand-Lac, le perron à voyageurs, long de 100 pieds, a été renouvelé, et le toit de la halte a été recouvert en bardeau neuf.

À l'Anse-aux-Sables, le perron de chargement, long de 200 pieds, a été renouvelé.

À Enfield, la station a été pourvue d'un nouveau parc à bestiaux.

À Shubénacadie, le vieux perron de chargement, long de 250 pieds et large d'environ 25, a été remplacé par une solide rampe dont le parement est en cèdre.

À Alton, des soles neuves ont été mises sous le bâtiment de prise d'eau, et la gare a été visitée et réparée.

À Truro, la couverture en bardeau du magasin aux huiles a été renouvelée. Il a été posé un plancher neuf dans la forge, et les réparations nécessaires ont été faites au plancher de la rotonde à locomotives. Des soles neuves ont été mises sous un côté du hangar à marchandises. Le quai à marchandises, du côté sud, a été ôté et remplacé par un trottoir d'escarilles et de cendres de houille encadré dans une bordure de pin rouge. Le quai à voyageurs, à l'extrémité est, a été allongé de 100 pieds. Les réparations nécessaires ont été faites au buffet-restaurant et à l'appartement. Deux hottes neuves ont été placées sur le toit de la rotonde à locomotives.

À Valley, le plancher de la salle d'attente a été renouvelé.

À Riverdale, le perron de chargement a été renouvelé.

À Lansdowne, le plancher de la cuisine et de l'appartement ont été renouvelés.

À Glengarry, le quai à voyageurs a été renouvelé.

À Eureka, il a été construit une halte, et l'on a allongé le quai à voyageurs pour répondre à l'accroissement du service à cet endroit.

À Stellarton, le quai à voyageurs, long de 396 pieds et large de 12, a été renouvelé. En arrière et à chaque bout de la gare le vieux perron a été enlevé et remplacé par de la cendre de houille. La couverture du hangar à marchandises a été réparée. Les réparations nécessaires ont été faites aux portes et à la couverture de la remise aux locomotives, ainsi qu'aux portes et fenêtres de la maison d'habitation à cet endroit.

À New-Glasgow, les portes et les châssis de fenêtres de la gare ont été peints, les portes du hangar à marchandises réparées, et la couverture du hangar à marchan-

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

dises et du dépôt de l'outillage peinturée. Le parc à bestiaux a été transporté sur un point plus convenable, à l'extrémité ouest du hangar à marchandises. Les réparations nécessaires ont été faites au quai à voyageurs, et le perron du hangar à marchandises, du côté ouest de la cour, a été renouvelé.

A Trenton, où le service augmente rapidement, la pièce qui sert de cuisine, dans la gare, a été transformée en salle d'attente pour les femmes. Les cloisons ont été disposées autrement et l'aménagement grandement amélioré.

A Pictou-Landing les réparations nécessaires ont été faites à la couverture de la remise aux locomotives.

A Pictou, les hangars à marchandises ont été visités, réparés et peinturés. Le quai à voyageurs a été renouvelé.

A Meadowville, il a été construit une cuisine de 16 x 12 pieds pour l'agent récemment nommé.

A Scotsburn, on a disposé autrement les cloisons de la gare afin de donner plus de place à l'agent. L'intérieur de la gare a été peinturé.

A Westville, les quais à voyageurs et de chargement ont été entièrement renouvelés.

A Fountain-Road, il a été fait un nouveau perron de chargement

Deux nouvelles fosses garde-bestiaux ont été établies sur la division d'Oxford et New-Glasgow, l'une à Westville pour empêcher les animaux de venir par la voie des mines de Drummond, et l'autre au nord d'Oxford, où il a été ouvert un chemin neuf.

A Avondale, les portes de la gare ont été réparées et munies de serrures neuves.

A Barney's-River, Marshy-Hope, Tracadie et Havre-au-Bouche, les tringles de lambrissage des murs extérieurs ont été enlevés et les murs couverts de bardeaux posés sur du carton bitumé, ce qui les rendra beaucoup plus chauds pour l'hiver. Les couvertures en bardeau de ces gares ont été renouvelées.

A Antigonish, les portes et les fenêtres ont été visitées et réparées. Un évier neuf, avec tuyaux de communication, a été posé dans l'appartement. Soixante pieds du perron des voyageurs, et 73 de celui des marchandises ont été renouvelés. La moitié du toit du hangar à marchandises a été recouverte en tôle d'acier, et la couverture peinturée.

A Mulgrave, la véranda a été repassée et réparée, ainsi que les portes de la gare et du hangar à marchandises. Les réparations nécessaires ont été faites au hangar à marchandises, et trois vieilles souches de cheminées en tôle ont été remplacées par des souches en terre cuite de 18 pouces de diamètre. Un vieux wagon à marchandises a été aménagé en hangar où mettre de la houille sèche pour les voitures de voyageurs.

A la Pointe Tupper le quai à voyageurs a été allongé.

Il a été fait de nouveaux perrons de chargement à Christmas-Island, Beaver-Cove et Sidney-River, pour répondre à l'accroissement de service.

A Iona, la gare a été visitée et réparée.

A Leitches-Creek, les murs extérieurs de la gare ont été visités et réparés.

A Debart, il a été posé des planchers de bois dur dans la salle d'attente et le bureau.

A East-Mines, les murs et le plafond de la cuisine ont été lambrissés.

A Westmouth, les toits de la gare et maison d'habitation ont été recouverts en bardeau.

A Greenville, un côté du toit de la cuisine a été recouvert en bardeau.

A Thomson, les murs du bureau du chef de station ont été lambrissés.

A la Jonction d'Oxford, la couverture en bardeau du magasin aux huiles a été renouvelée, et une cheminée neuve en tôle a été mise à la remise aux locomotives.

A Spring-Hill, le quai à voyageurs a été allongé de 40 pieds.

A Maccan, le toit du hangar à marchandises et le porche de l'appartement ont été recouverts en bardeau.

A Amherst, les toits de la gare et du buffet-restaurant ont été recouverts en bardeau. Les réparations nécessaires ont été faites à la forge et au magasin, les toits recouverts en tôle et les bâtiments peinturés. La couverture du hangar à marchandises a aussi été peinturée.

A Rockland, il a été posé un plancher de bois dur dans la salle d'attente.

A Memramcook les murs extérieurs de la gare et du hangar aux marchandises ont été visités, réparés et peints. La boiserie du bureau de l'agent et de la salle d'attente a aussi été peinte.

A la Jonction de Painsec, la gare a été repassée, réparée et peinte, tant en dedans qu'en dehors. Les hangars à marchandises, charbonnier et magasin ont aussi été peints.

Les réparations nécessaires ont été faites aux quais, perrons ou trottoirs des stations de Debert, Londonderry, Westchester, Thomson, Jonction d'Oxford, Spring-Hill, Nappan, Amherst, Sackville, Dorchester et College-Bridge.

A Shédiac, la gare a été visitée, réparée et peinte.

A Humphrey's-Mills, le perron de chargement a été renouvelé, et des réparations ont été faites au quai à voyageurs.

A Moncton, il a été construit, entre les deux rotondes à locomotives, une chambre de chaudières à l'épreuve du feu, en brique, dans laquelle ont été transportées les chaudières auparavant utilisées dans un bâtiment temporaire attenant à l'ancienne rotonde, et aussi la chaudière de l'atelier des machines. Par cet arrangement, les bâtiments sont tous chauffés d'un même point et l'on économise le temps d'un homme, sans compter qu'il y a moins de danger pour le feu.

Les murs de brique d'une section de la vieille rotonde à locomotives ont été renouvelés, et de grandes réparations ont été faites à ceux d'autres fosses. Un plancher neuf en bois dur a été posé dans le bureau du magasin. Le vieux plancher, au rez-de-chaussée du magasin, qui était très pourri, a été enlevé et remplacé par un fondement d'escarbilles et de cendres, qui, une fois suffisamment solidifié, sera recouvert d'une couche d'asphalte. Un violent orage accompagné de grêle ayant brisé 3,200 carreaux dans les lunettes de toit de l'atelier des machines et des ateliers de peinture et de réparation, ces vitres ont été remplacées. Le hangar aux marchandises a été visité et réparé et une partie de sa couverture peinte. Les cottages qui sont la propriété de l'État ont été visités, réparés et peints où il en était besoin.

A Salisbury, la gare a été réparée et peinte en dedans et en dehors.

A Petitcodiac, Anagance et Apohaqui, les perrons de chargement ont été renouvelés.

A Penobscuis, il a été posé un plancher de bois dur dans la cuisine de l'appartement.

A Sussex, il a été posé 1,000 pieds de tuyau de $1\frac{1}{2}$ pouce, en fer galvanisé, pour fournir de l'eau à la station.

Des cabinets d'aisances modernes ont été installés, avec les conduits d'aération, etc., nécessaires, dans la salle d'attente et dans le logis de l'agent.

A Quispamsis le quai à voyageurs a été réparé.

A Saint-Jean, les réparations nécessaires ont été faites à la gare, à la remise aux convois, à la halle à bagage et au hangar à marchandises, ainsi qu'au hangar du quai de déchargement. Il a aussi été fait de grandes réparations au hangar à houille de cette station.

Les enseignes de passages à niveau et autres entre Shédiac et Saint-Jean ont été peintes, et leurs caractères retracés au besoin.

A Berry's-Mills, un plancher de bois dur a été posé dans le bureau de l'agent et l'intérieur de la gare peint.

A Coal-Branch, le toit de la gare a été recouvert en bardeau, les murs et les plafonds de la salle d'attente et du bureau lambrissés, et la boiserie de l'intérieur de la gare peinte.

A Harcourt, des planchers de bois dur ont été posés dans deux chambres et le vestibule du logis de l'agent, et l'intérieur de la gare a été peint.

A la Jonction de Chatham, les réparations nécessaires ont été faites aux planchers du hangar aux marchandises.

A Indiantown, le quai servant à la fois aux voyageurs et aux marchandises a été renouvelé.

A Newcastle, les planchers de la rotonde à locomotives ont été visités et réparés, et il a été installé un cabinet d'aisances pour les préposés au combustible.

Ministère des Chemins de fer et C^onaux.

A Beaver-Brook, il a été construit, en remplacement de la gare détruite par le feu, un bâtiment qui a coûté \$880. Il y a aussi été fait un quai neuf.

A Red-Pine, il a été posé un plancher de bois dur dans la salle d'attente de la gare, à laquelle il a aussi été mis une porte neuve.

A Culligan's-Siding, il a été élevé un abri pour répondre à l'accroissement du service des voyageurs à cet endroit.

A Petite-Roche, la couverture en bardeau du hangar aux marchandises a été renouvelée.

A Nash's-Creek et à New-Mills, les réparations nécessaires ont été faites aux bâtiments de station.

A Charlo, un plancher de bois dur a été posé dans le bureau de l'agent, et les portes et fenêtres ont été réparées.

A la Jonction de Dalhousie, le hangar aux marchandises et les parements de la gare ont été peints. Des bancs neufs, à compartiments séparés par des bras de fer, ont été placés dans les deux salles d'attente. Il a aussi été installé un cabinet d'aisances moderne dans la salle d'attente des femmes.

A Bartibogue, Bathurst, Petit-Rocher, Belledune et Jacquet-River, les perrons, trottoirs ou quais ont été réparés et en partie renouvelés.

A Nash's-Creek, il a été construit un quai de chargement pour la commodité des gens qui expédient du bardeau en grande quantité de cet endroit-là. Hamilton's-Siding a été pourvu d'un semblable quai pour la même fin.

A Dalhousie et à la Jonction de Dalhousie, les quais ou perrons ont été en partie renouvelés.

Vingt paires de fosses garde-bœufs ont été renouvelées entre Newcastle et Campbellton.

A Campbellton, 250 pieds du hangar à houille ont été visités et réparés. Les réparations nécessaires ont aussi été faites aux planchers et aux fosses de la rotonde, à la chambre des chaudières, à la maison du chef de gare et au quai à voyageurs.

A Moffatt, le quai, long de 200 pieds, a été renouvelé.

A Métapédia, les murs du bureau de l'agent ont été lambrissés et peints, le hangar aux marchandises et le quai de chargement réparés, et le parc à bœufs renouvelé.

A Amqui, le hangar aux marchandises a été réparé, les murs de la salle d'attente et une pièce du logement de l'agent ont été lambrissés. Tous les châssis de fenêtres de cette station qui n'étaient pas bons (15) ont été renouvelés. Il a aussi été mis des contre-châssis.

A Cedar-Hall, il a été construit un quai de chargement neuf, pour la commodité des expéditeurs de bardeau.

A Sayabec, le quai de chargement a été renouvelé.

A Saint-Moïse, il a été posé des planchers de bois dur dans le bureau du chef de gare et la salle d'attente, et 287 pieds du quai ont été renouvelés.

A Petit-Métis, les murs de fondement en pierre de la cave sous le logis ont été visités, réparés et rejointoyés. Le vieux bâtiment de prise d'eau à cette station a été démoli.

A Sainte-Flavie, l'intérieur de la gare a été réparé. Le quai à voyageurs et les planchers de la rotonde ont aussi reçu les réparations nécessaires.

A Sainte-Luce, l'intérieur de la gare a été réparé, et il a été posé quatre contre-châssis.

A Rimouski, le quai à voyageurs et la gare ont été visités et réparés.

Au Bic, le quai à voyageurs a été allongé de 50 pieds.

A Saint-Fabien et Saint-Simon, les gares ont été pourvues de portes neuves.

A Saint-Arsène, il a été posé un plancher neuf dans le hangar aux marchandises.

A la Rivière-du-Loup, les murs de brique de six fosses à piquer le feu, dans la rotonde à locomotives, ont été visités et réparés. La fosse de pierre, en dehors de la rotonde, a été refaite, et il a été posé un drain souterrain à partir de cette fosse.

A Old-Lake-Road, il a été construit un nouveau parc à bœufs et le quai a été renouvelé.

A Saint-Alexandre, le quai à voyageurs a été renouvelé.

A Saint-Charles, il a été posé un plancher de bois dur dans la gare.
 A la Jonction de Saint-Henri, le quai à voyageurs a été renouvelé.
 A Etchemin, le quai a été renouvelé.

Ponts et ponceaux.

Il a été mis un tablier neuf au viaduc en dessus des rails, à la jonction du chemin Campbell et de la rue Water, à Halifax.

A Schubénacadie, une des vieilles piles sous le pont à longerons de tôle a été démolie et remplacée par une pile en maçonnerie de pierre de taille de premier ordre, qui a coûté environ \$1,200. La maçonnerie de ce pont est d'une qualité très inférieure, et il va falloir la renouveler toute.

A Stewiacke, un vieux ponceau écroulé, de 600 pieds de longueur, a été remplacé par un tuyau en fonte de 24 pouces de diamètre, couché dans un bon lit de béton, et accompagné des murs nécessaires pour soutenir le remblai à chaque bout.

Entre Truro et Valley, deux ponceaux de pierre écroulés, l'un de 40 et l'autre de 24 pieds de longueur, ont été remplacés par des tuyaux en fonte de 12 et 24 pouces, posés dans du béton et accompagnés de bons murs de soutènement à chaque bout.

Entre Halifax et Stellarton, une équipe de maçons a été occupée, pendant environ cinq semaines, à faire des réparations générales aux ponts et ponceaux de la division est.

A New-Glasgow, les traverses d'un pont à poutres de tôle ont été renouvelées.

A Creek-du-Pin (*Pine Tree Creek*), dans l'est de New-Glasgow, trois palées neuves ont remplacé celles que les taretts avaient rongées et ruinées. Il faudra renouveler entièrement cette construction l'année prochaine, et cela coûtera de trois à quatre mille dollars.

Les traverses et les pièces de bois de tablier du nouveau pont d'acier d'une seule travée sur la rivière Sutherland ont été peinturées.

Les ponts d'acier d'une seule travée de Merigomish, de Dewar's-Mills et de la rivière James ont tous été râclés et peinturés.

Les réparations nécessaires ont été faites aux petits ponts d'une seule travée de Murphy's-Mills et de Grant's-Brook.

A la rivière Sutherland, le vieux pont de grillage en bois de 160 pieds, système Howe, a été remplacé par un grillage d'acier, système Pratt, de même portée, qui a coûté \$9,718. La maçonnerie de pierre de taille qu'il a fallu faire sur les vieilles culées pour recevoir le nouveau pont a nécessité une autre dépense de \$500. Ce nouveau pont a été pourvu d'un tablier type avec garde-fous en fer.

Un pont de chevaux endommagé par le feu le 20 juin, près de Pomquet, a été presque entièrement renouvelé.

A la rivière Pomquet, des palées neuves ont été mises à la place de celles que la glace avait détériorées ou coupées.

A Monastery, un vieux pont de grillage en bois, système Howe, a été remplacé par un pont à poutres d'acier de 40 pieds, recouvert d'un tablier type en pin dur, avec garde-corps en fer, etc., etc.

A Pirate-Harbour, il a été fait un drain couvert de 120 pieds de long pour empêcher que le chemin public voisin et la propriété privée ne soient détériorés.

Il a été mis un ponceau fermé, en cèdre, de 3 x 6 pieds, et de 24 pieds de longueur, près du poteau miliaire 40, et un autre du même genre et de même longueur au poteau miliaire 31.

Trois paires de fosses garde-bétail en pruche, entre New-Glasgow et Antigonish, ont été renouvelées en gros cèdre avivé sur deux faces.

Quatre travées d'acier du pont de la Grande Passe (*Grand Narrows*), sur le Bras-d'Or, ont été minutieusement visitées, râclées et peinturées. Cet ouvrage a été fait à la journée, le département fournissant les matériaux, vu qu'on ne pouvait pas compter sur les entrepreneurs pour faire ce peintage à la verge. Dans les gros temps, le poudrin d'eau salée vole par-dessus le pont, et la peinture a grand-peine à tenir sur les parties inférieures. Le fondement de pièces de bois de la culée est ayant été rayagé par les taretts, on le protègea en fichant tout autour des pieux créosotés, que l'on enrocha ensuite pour les défendre contre la glace.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A l'ouest d'Iona, un ponceau de pierre a subi de fortes réparations nécessitées par le fait que son fondement de plâtre avait, en se dissolvant, permis à la maçonnerie de s'affaïsser.

Le pont de chevalets à la Pointe de Brown, près de Pictou, a été repassé et réparé à fond. 400 traverses de 6 x 8 pouces et de 12 pieds de longueur, et 28 traverses de 6 x 8 pouces et de 28 pieds de longueur, ont été renouvelées. Les palées dérangées par la glace l'hiver dernier ont été remises en place. Autant qu'on a pu s'en assurer, les pieux de la construction, qui sont de pin et créosotés, n'ont pas été attaqués par les tarets. Des pièces de bois semblables ont été placées à quatre différents endroits le long du pont; on les retire tous les ans pour les examiner avec soin, et jusqu'ici il ne paraît pas qu'elles soient attaquées par les tarets.

A la rivière Debert, une équipe de riveurs a soigneusement repassé trois travées de fer de 103 pieds chaque, et leur a fait des réparations considérables.

A Folly, une travée de 100 pieds a été pourvue d'un système de contreventement latéral, et d'un tablier type neuf en pin résineux, avec garde-fous en fer.

Une équipe de maçons a pris environ trois semaines pour repasser la maçonnerie des ponts et des ponceaux entre Truro et la Jonction de Painsec.

Sept paires de fosses garde-bœufs en pruche ont été renouvelées en cèdre entre Truro et la Jonction de Painsec.

Il a été construit un nouveau ponceau de cèdre près de Sackville pour que l'eau du côté est y passe, et ainsi n'avoit pas à entretenir de longs fossés d'écoulement.

Dans la division de l'ouest, un ponceau écroulé, sur l'embranchement de Shédiac, a été reconstruit. Trois autres ponceaux arqués, sur la section 41, ont été visités, réparés et rejointoyés. Un tablier type neuf a été mis au pont de Jardine, près de Saint-Jean. Les réparations nécessaires ont été faites au pont tournant du quai de déstage, et au viaduc en dessus des rails au pied de la rue Dorchester, Saint-Jean.

Sur la section n° 1 du nord, deux ponceaux fermés en cèdre ont été mis, l'un sur la section 63, l'autre sur la section 64. Le premier a 150 pieds de longueur; le dernier en a 70.

Un musoir du pont de la rivière Barnaby, démoli par la gelée, a été reconstruit. Six paires de fosses garde-bœufs en bois de pruche ont été renouvelées en bois de cèdre.

A Red-Pine, deux poutres de tôle de fer, de 44 pieds, ont été remplacées par d'autres plus fortes et en tôle d'acier, recouvertes d'un tablier type avec garde-fous en fer. Les premières étaient devenues trop faibles pour le lourd matériel roulant maintenant en usage. Elles ont été envoyées au chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard, pour lequel elles seront assez fortes.

Les tabliers des deux viaducs en dessus des rails, près de Bathurst, ont été renouvelés.

La maçonnerie des ponts entre la rivière Jacquet et Dalhousie a été minutieusement repassée et rejointoyée où c'était nécessaire.

Il a été construit des ponceaux neufs en cèdre aux Terres Planches (*Flat Lands*), à Cedar-Hall et au Petit-Métis.

A Trois-Pistoles, les murs de soutènement, en cèdre, du pied du remblai, ont été visités avec soin et en partie renouvelés, parce que les pièces de bois avaient sérieusement souffert de l'action de la glace. On a encore mis de la pierre dans cet encoffrement.

A la Rivière-du-Loup on a construit un encoffrement de cèdre entre le chemin de fer et la rue publique, pour empêcher les cendres de la rotonde à locomotives d'obstruer cette dernière.

Une équipe de maçons a été occupée pendant environ 3 mois à repasser et réparer ou reconstruire la maçonnerie sur la division entre la Rivière-du-Loup et Lévis.

En examinant avec soin le pont tubulaire (de 156 pieds d'ouverture) à Etchemin, on s'aperçut que ses membres avaient fatigué d'une manière inquiétante, et il fut demandé des soumissions pour le renforcer. Ces soumissions firent voir qu'il serait bien moins coûteux de mettre une pile intermédiaire entre les culées pour supporter le tube au milieu, et c'est ce qui fut fait pour environ \$3 000. Dans le mois d'avril dernier une forte crue dégrada cette pile, mais on put la réparer sans la défaire; après quoi on l'entoura d'un bon enrochement afin que pareil accident ne se renouvelât pas.

Pendant le dernier exercice les ponts suivants ont été visités, râclés et peints, savoir :—

Le pont de la rivière Morrisson	1 travée	28 pieds.
“ de Mckinnon's Harbour... ..	1 “	60 “
“ de la rivière des Français.....	1 “	85 “
“ “ James	1 “	87 “
“ de Dewar's-Mill.....	1 “	84 “
“ de chevalets de Dewar.....	5 “	20 “
“ “ “	1 “	28 “
“ “ “	1 “	23 “
“ de la rivière Sutherland.....	1 “	165 “
“ “ Noire.....	1 “	101 “
“ à poutres de tôle de Union.....	1 “	54 “
Le viaduc en dessus et ses abords à Truro ...	2 “	106 “
“ “ “	1 “	92 “
Le pont du ruisseau McManus.....	1 “	56 “
“ de la rivière Memramcook	1 “	64 “
“ de Rimouski.....	5 “	87 “
Le viaduc en dessus des rails à Etchemin....	1 “	36 “

DIVERS.

Les enseignes de passages à niveau et autres entre Shédiac et Saint-Jean ont été repeinturées et leurs caractères retracés au besoin.

Une grande quantité de terre à remblai a été déposée entre le nouveau hargar à marchandises et l'encoffrement de la tête de ligne en eau profonde, à Halifax.

On s'est procuré quatre balances Gurney de 6 tonnes pour le nouveau hangar à marchandises de Halifax.

Il a été construit un mur de soutènement en pierre, long de 119 pieds et haut de 5, entre le chemin de fer et la limite Cunard, à l'extrémité sud de notre domaine. Un autre mur de soutènement, de 65 pieds de longueur sur 6 de largeur et 6 de hauteur, a aussi été construit pour empêcher de glisser le terrassement en pente de l'un des magasins du département de la marine et des pêcheries.

Un service d'eau de premier ordre a été établi à la tête de ligne en eau profonde, et cela tant pour les besoins domestiques que pour la protection contre le feu. Des tuyaux de prise d'eau, munis de boyaux, ont été placés à trois endroits dans le nouveau hangar à marchandises.

Une clôture de planches jointives (de 1,856 pieds de longueur), allant de la gare de tête à la rue North, et renfermant la partie de la rue Water donnée par la ville pour le service du chemin de fer, a été entièrement renouvelée.

Par un marché fait avec les autorités de l'amirauté quand le terrain fut acquis, le département s'était engagé à fournir et entretenir des quais flottants et plates-formes convenables à un endroit réservé à cette fin à la tête de ligne en eau profonde, à Halifax. On a réparé ou refait en partie ces quais et plates-formes pour les mettre au goût des autorités navales.

Il a aussi fallu curer le bassin de cet endroit, que les matières provenant des égouts de la ville avaient fini par encombrer.

A la remise aux locomotives de Stellarton on a établi un tuyau en terre cuite, de 9 pouces de diamètre et de 180 pieds de longueur, pour assainir les fosses à piquer le feu et à visiter la plaque tournaute, et pour écouler l'eau de condensation provenant de la remise ou de la cour, à la place d'un petit tuyau de 4 pouces que les cendres des fosses à piquer le feu obstruaient constamment.

Entre New-Glasgow et Mulgrave 16 mécanismes d'aiguillage, munis du levier d'enrayage breveté de Hopper, ont remplacé l'ancien mécanisme qui était en usage depuis que cette division avait été prise des mains du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Sur les divisions d'Oxford et New-Glasgow et du Cap-Breton, des équipes ont travaillé pendant environ quatre semaines à déblayer des tranchées, et à élargir des remblais qui s'étaient tassés sous l'action de la gelée dans le printemps. Ces travaux ont coûté à peu près \$6,000. Il se passera quelques années avant que les tranchées de ces divisions n'aient pris leur talus naturel.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Une équipe a travaillé pendant environ trois semaines à déblayer des tranchées entre Truro et Amherst.

Embranchement de Dartmouth.

Cet embranchement va de la Jonction de Wind-or à un raccordement de l'ancienne ligne, à l'Anse de Tuft—distance de 10½ milles, et de là par l'ancienne ligne, par Dartmouth, jusqu'à la raffinerie de sucre Woodside—autre distance de 4 milles.

Les entreprises de dressement de la plate-forme, adjugées de bonne heure en 1895, étaient achevées le 15 novembre de la même année. Comme il n'y avait pas de matière propre à faire les remblais entre Waverley et l'Anse de Tuft, on se trouve dans la nécessité d'aller en chercher, par convoi, à la Jonction de Windsor. Le département a fait faire cet ouvrage à la journée, et l'on s'y est mis avant que les entrepreneurs n'eussent fini leurs travaux.

Il fallut terrasser une fondrière et élever deux gros remblais à travers des bras du lac William avant de pouvoir rien faire avec un train à l'extrémité inférieure, et l'on fut forcé de suspendre les travaux jusqu'au 1er avril. Vers cette date, on reprit l'ouvrage et l'avança assez pour pouvoir livrer l'embranchement à la circulation le 1er juin. Il y avait des remblais qui n'étaient pas encore rendus à toute leur hauteur, et il n'y avait pas plus de la moitié du ballastage de fait. Il n'a pour ainsi dire été rien fait depuis ce temps-là, parce qu'il n'y avait pas de fonds disponibles.

Cet embranchement a été mis en correspondance avec celui de Windsor au moyen d'un Y.

À la jonction de Windsor la gare aux voyageurs et le hangar à marchandises ont tous deux été agrandis pour répondre à l'augmentation de trafic que promet l'embranchement. Une conduite d'eau a été posée depuis le château d'eau jusqu'à la gare, et un cabinet d'aisances moderne installé dans la salle d'attente des femmes. Il a aussi été construit à cet endroit une remise pour une locomotive.

À Waverley il a été construit une gare aux voyageurs et à marchandises, longue de 50 pieds et large de 25, qui a coûté \$3,595. Il y a aussi été mis une longue voie de garage, avec perron de chargement, en vue du trafic que promet la compagnie de fabrication de poudre de l'Acadie.

À Dartmouth le département a fait l'acquisition de terrains pour agrandir la place de la gare, bâtir un nouveau hangar à marchandises, et avoir un emplacement où mettre une remise à locomotives avec plaque tournante. Le hangar à marchandises et la remise à locomotives sont finis, et la plate-forme tournante est en construction.

On a agrandi la vieille gare en transformant la halle à marchandises, de son extrémité est en salle d'attente générale et halle à bagage, et faisant de l'ancienne salle d'attente générale une salle d'attente réservée aux femmes. Le devant de la gare et son côté sud ont été pourvus d'une véranda de 7 pieds de largeur, et il a été posé des planchers de bois dur dans le bureau et la salle d'attente.

Il a fallu enlever à peu près 4,000 verges cubes de roche compacte pour faire place au nouveau hangar à marchandises et ses abords. Cette roche a été déposée dans le remblai du côté ouest, et a formé l'emplacement sur lequel on a bâti la remise à locomotives.

Les autorités de la ville ont fait poser jusqu'en arrière de la gare une conduite d'eau de 6 pouces se raccordant à leur aqueduc, qui desservira la station et aussi les locomotives de l'embranchement.

De grosses réparations ont été faites aux estacades en charpente et aux encoffrements de l'ancienne ligne, entre l'Anse de Tuft et Woodside.

On a construit un encoffrement de 200 pieds de longueur, 20 de largeur et 14 de hauteur sur la propriété récemment acquise de MM. Oland, pour agrandir la place de la station. Il fallait cela pour protéger le remblai, qui était exposé à des gros coups de mer à cet endroit.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,

Chef d'exploitation des chemins de fer de l'Etat, Moncton, N.-B.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.
 COMPTE DU CAPITAL, exercice clos le 30 juin 1896.

Dr.

AV.

	1895.	1896.	1895.	1896.	1895.	1896.
	\$	c.	\$	c.	\$	c.
1895.						
30 juin . . .					55,007,939	40
Costé du chemin de fer Intercolonial, à jour	74,752,440	92			Par le gouvernement fédéral.	
do de Prolongement-Est, à jour	1,324,042	81				
do Oxford et New-Glasgow, à jour	1,950,740	20				
do du Cap-Breton, à jour	3,804,010	94				
do du Cap-Breton et New-Glas-						
gow, à jour	53,241	50				
Costé du service de passage des convois au détroit de Canso	63,463	03				
Depense de l'année courante:—					55,007,939	40
Chemin de fer Intercolonial:—						
Agrandissements, Halifax	124,910	03				
do Moncton	1,000	00				
do Sydney	11,374	41				
Matériel roulant	10,000	00				
Construction (originale)	1,948	35				
Embranchement de Saint-Charles	1,271	96				
do d'Indiantown	1,436	10				
do de ou près Bedford à Dartmouth.	107,402	17				
Section Oxford et New-Glasgow	259,343	02				
	80	40				
A déduire, dépense de l'année précédente.	259,423	42			259,105	23
	318	19				
					55,267,044	63

E. ET O. E.

T. WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. COMPTE DU REVENU, exercice finissant le 30 juin 1896. Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice finissant le 30 juin 1896.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice finissant le 30 juin 1896.
\$ c.		\$ c.	\$ c.		\$ c.
1,043,656 57	Traction, relevé n° 1.....	993,801 39	963,914 44	Voyageurs... ..	971,426 26
651,031 19	Voitures, relevé n° 2.....	659,525 46	1,782,608 54	Marchandises.....	1,788,813 18
679,468 39	Entretien de la voie et des travaux d'art, relevé n° 3.....	774,556 25	194,194 97	Malles et divers... ..	197,400 66
370,702 74	Gares, relevé n° 4.....	383,895 37			
188,488 43	Frais généraux, relevé n° 5.....	199,985 80			
3,555 42	Circulation, en milles.....	1,063 35			
2,936,902 74	..... Total des frais d'exploitation.	3,012,827 62	2,940,717 95		2,957,640 10
3,815 21	..... Balance.....			..... Balance.....	55,187 52
2,940,717 95		3,012,827 62	2,940,717 95		3,012,827 62

E. ET O. E.
MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION (Relevé n° 1).

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1896.
\$ c.		\$ c.
11,692 18	Appointem. de l'ing. mécan. en chef et des commis, frais de bureau et de voyage.....	11,573 95
266,207 80	Gages des conducteurs de locomotives, chauffeurs et nettoyeurs.....	264,604 16
427,404 50	Combustible.....	408,861 78
31,216 63	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	28,224 41
250,521 48	Réparations aux locomotives, aux tenders et à l'outillage.....	230,257 00
37,458 65	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.....	31,694 62
19,155 33	Divers.....	18,585 47
1,043,656 57		993,801 39

E. ET O. E.
MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES POUR WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1896.
\$ c.		\$ c.
68,610 40	Réparations aux voitures à voyageurs.....	65,534 61
22,743 41	do wagons-poste, à messageries et à bagage.....	19,133 07
183,153 70	do wagons à marchandises et aux fourgons de conducteurs.....	205,191 64
8,923 27	do aux chasse-neige et flangers.....	6,176 41
253,802 78	Salaires des conducteurs, des préposés au bagage et des serre-freins.....	255,412 68
18,883 41	Huile et chiffons pour garniture.....	15,098 59
64,333 06	Menus approvisionnements et combustible.....	62,477 04
30,581 16	Divers.....	30,501 42
651,031 19		659,525 46

E. ET O. E.
MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1896.
\$ c.		\$ c.
6,193 93	Ingénieur en chef et ingénieurs, commis et frais de bureau et de voyage....	5,858 79
339,826 48	Gages, réparations à la voie, aux clôtures et aux sémaphores, y compris les nouvelles voies d'évitement construites.....	353,687 70
46,868 81	Rails et attaches, y compris les nouvelles voies de garage construites.....	54,041 94
38,815 90	Traverses.....	87,920 23
102,834 65	Bois de charpente, de construction, etc., pour réparer les ponts, les fosses-bestiaux, les paraneiges, les clôtures, etc.....	82,451 79
7,824 78	Réparations aux quais.....	72,080 28
62,816 50	Réparat. aux bâtiments et quais de garage, annexes et prolongem. compris.	62,272 71
8,343 53	Réparations à l'outillage.....	8,245 32
64,122 81	Pour enlever la glace et la neige.....	42,454 17
1,821 00	Divers.....	5,543 32
679,468 39		774,556 25

E. ET O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

T. WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES GARES—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1896.
\$ c.		\$ c.
292,104 34	Salaires et gages des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, préposés au bagage, directeurs du garage, aiguilleurs, gardiens et journaliers....	303,796 20
78,598 40	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets, et autres faux frais.....	80,099 17
370,702 74	Divers.....	383,895 37

E. ET O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

T. WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES GÉNÉRALES—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1896.
\$ c.		\$ c.
78,022 30	Gérant général et inspecteurs de district, directeurs de la circulation, agent général du transport des marchandises, agent général des voyageurs, commis, frais de bureau et dépenses de voyage.....	82,844 16
26,985 66	Comptable en chef et trésorier, auditeur du service, payeur, caissier, commis, frais de bureau et dépenses de voyage.....	27,932 94
5,909 58	Domages-intérêts—personnes, animaux et marchandises.....	12,386 72
35,236 97	Passage d'eau.....	25,959 04
1,475 23	Dépenses pour lignes télégraphiq. (non compris le salaire des télégraphistes).	2,732 10
24,561 66	Divers—Impressions, publicité, etc.....	30,438 81
16,297 03	Frais d'agences.....	17,692 03
188,488 43		199,985 80

E. ET O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896

T. WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DU MATÉRIEL EN GÉNÉRAL, exercice finissant le 30 juin 1896.

Dt.

Av.

1895.	1896.					
30 juin.....	30 juin.....	\$	\$	\$	\$	c.
Solde.....	Solde.....		691,347 30	1,310,704 59		
Achats pendant l'année.....	Distribution pendant l'année.....					
Dépenses d'autres divisions.....	Vente de matériel, combustible, etc., à d'autres chemins de fer, etc.....	1,040,807 42		29,770 37		
Main-d'œuvre, etc.....	Vente de vieux matériel.....	392,476 68		83,164 67		1,423,639 63
Bordereaux de paye des employés..	Solde—	50,189 16				
	Matériel ordinaire, y compris le combustible.....	14,667 96	1,498,141 22	388,029 26		
	Rails et attaches en fer et en acier..			265,113 13		
	Vieux matériel à vendre.....			112,706 50		765,848 89
						2,189,488 52

E. et O. E.

T. WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

MONTGOMERY, N.-B., 30 juin 1896.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.
BILAN GÉNÉRAL, exercice clos le 30 juin 1896.

AV.

Dt.	\$	c.
Caisse	372	35
Gare	45,685	53
Matériel en général—		
Matériel ordinaire, y compris combustible	\$ 388,029	26
Rails et attaches de fer et d'acier	265,113	13
Vieux matériel à vendre	112,706	50
Comptes des ministères—		
Marine et pêcheries	\$ 2	26
Milice et défense	35,947	00
Postes	182	00
Agriculture	1,131	75
Travaux publics		
Chemin de fer Canadien du Pacifique, matériel roulant		
do Québec-Central—compte du trafic	\$ 5,891	00
do Canada-Eastern—compte général	4,651	98
do		
do Dominion-Atlantique—compte général		
do du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Édouard		
do de Caraquette	715	51
do Kent-Victoria	441	81
do de l'Île du Prince-Édouard	5	94
do Canadien du Pacifique—compte général \$	591	95
do Can. du Pac. div. du N.-B.—c. général		
do		
do Bonaventure et Moncton	21,300	89
do de la Baie-des-Chaleurs	134	65
do Elgin et Havellock	32	28
do Boston et Maine	3	62
do New-York et New-England	4	80
do New-York, New-Haven et Hartford	2	65
do Michigan-Central	4	50
do Cincinnati, Hamilton et Dayton	0	75
do Vermont-Central	31	25
do urbain de Saint-Jean—compte général \$	31	00
do des Comtés de l'Ouest—compte général \$	15,957	92
do	3,161	99
do Springfield et Parrsborough	1,151	42
do Halifax et Cap-Breton	729	10
do Embarrasement d'Elgin	2	35
do Maine-Central		
do Tobique-Valley	150	00

Chemin de fer urbain de Moncton	25	11
Loyers	2,556	93
Cie de messageries Canadienne	3,963	52
Ligne de steamers Allan	1,892	13
Cie de steamers Internationale	4	80
Sir <i>Admiral</i>	1,611	94
Sir <i>Contest</i>	2,270	00
Great Eastern Freight Line	907	72
Cie houillère d'Acadie	14	00
do et de ch. de fer du Canada	25	00
do Intercoloniale	6,356	97
do et de ch. de fer du Canada	51	52
do et de ch. de fer du Canada	770	13
Cie de télégraphe W. U.	175	98
Wagon "Victoria"	320	00
Association d'assurance des employés du ch. de fer Intercolonial	928	18
Canadian Locomotive and Engine Company	273	25
Union Bearing Company	1,276	00
Ontario Car and Foundry Company	3,200	00
Ville de Dartmouth	1,967	41
Laminiers de Goldbrook	0	58
Londonderry Iron Company	788	81
Remises détruites	71	30
Goélette <i>Mary Jane</i>	773	67
Arpentages et inspection		
Stations		
Nanwigewauk	\$ 8	00
Glengarry	5	00
Bloufield	25	21
Coal-Branoh	55	00
Weldford	80	00
Stande-Luce	22	00
Bie	107	12
Saint-Arsène	6	65
Valley	72	71
Iona	40	00
Nappan	40	00
Kent-Junction	28	38
Derby-Junction	231	04
Gloucester-Junction	78	87
Dalhousie	19	69
Campbellton (marchandises)	25	00
Ile Verte	25	00
Pullman Palace Car Company	890	51
Comptes individuels	398	85
do	8,548	45
Total	1,402,504	23

E. et O. E.
MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

1,002,504 23

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, exercice clos le 30 juin 1896.

	1896.	1895.
Longueur de la voie.	1,142	1,142
Nombre de milles parcourus par les locomotives.	4,714,661	4,879,981
do do do convois.	3,842,502	3,999,242
do do do wagons.	43,005,684	45,277,909
Recettes par mille pour chaque locomotive. c.	62.73	60.24
do do de chemin de fer. \$	2,589.88	2,575.06
Rapport centésimal des recettes provenant des voyageurs aux recettes brutes	32.85	32.77
do do marchandises.	60.48	60.63
do des autres recettes.	6.67	6.60
Dépenses par mille parcouru par les locomotives :—		
Salaire des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs. c.	5.61	5.46
Combustible. c.	8.67	8.76
Huile, suif, coton et menus articles. c.	.60	.64
Réparation des locomotives. c.	4.88	5.13
Eau et réparation des réservoirs. c.	.67	.77
Divers. c.	.40	.39
Total.	20.83	21.15
Appoint. de l'ingénieur-mécanicien en chef et dépenses de bureau et de voyage	.25	.24
Total.	21.08	21.39
Traction—par mille parcouru par les locomotives. c.	21.08	21.39
Dépenses des wagons do do. c.	13.99	13.34
Entretien de la voie et des travaux d'art—par mille parcouru par les loc. c.	16.43	13.92
Dépenses des gares—par mille parcouru par les locomotives. c.	8.14	7.60
Dépenses générales do do. c.	4.24	3.84
Parcours des wagons do do. c.	.02	.07
Total par mille parcouru.	63.90	60.16
Traction—par mille parcouru par les locomotives. c.	25.86	26.09
Dépenses des wagons do do. c.	17.16	16.28
Entretien de la voie et des travaux d'art—par mille parcouru par les loc. c.	20.16	16.99
Dépenses des gares—par mille parcouru par les locomotives. c.	9.99	9.27
Dépenses générales do do. c.	5.21	4.71
Parcours des wagons do do. c.	.03	.09
Total par mille parcouru par les convois.	78.41	73.43
Frais d'exploitation par mille de chemin de fer. \$	2,638.20	2,571.71

E. et O. E.

T. WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'INSPECTEUR DE LA DIVISION MÉCANIQUE,
MONCTON, N.-B., 10 août 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour votre information, les relevés suivants :—

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 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, pendant l'exercice.

Quatre-vingt-sept wagons fermés, 195 wagons-plates-formes, 101 wagons-gondoles, 3 wagons-réfrigérateurs, 7 grands wagons à charbon et 3 chasse-neige ont été retirés du service et ont été remplacés par un nombre égal de wagons neufs.

Ci-suit un sommaire des principaux ouvrages faits :—

BUREAU DES DESSINATEURS.

Nouvelle chaudière de dessus de wagon dessiné pour la classe 7 B, aussi, nouveaux cadres pour les classes 7 et 11 B, nouveaux cabs pour les classes 9 et 14 B.

Dessins faits pour un réservoir de tender de 3,500 gallons, tête croisée de la tige du piston et ressorts pour les diverses classes.

Dessins généraux faits pour nouveaux wagons-réfrigérateurs, nouveaux wagons-gondoles de 6 tonnes et nouveaux chasse-neige.

Dessins de détails faits pour réparations de locomotives, grue tournante, appareil de levage, machine à forer à la main, fondation et arbres de couche pour la machine stationnaire de Moncton, arrangement des chaudières et des remises pour le chauffage des remises à locomotives de Moncton, plans de planchers et aménagements intérieurs pour les différents wagons.

Registres de réparations de locomotives et d'approvisionnements. Nouveaux matériaux fournis sur devis, éprouvés et rapports faits.

ATELIERS DE LOCOMOTIVES DE MONCTON.

Cinq locomotives à convois de voyageurs, nos 148, 152, 153, 163 et 164, ont été "reconstruites" au prix de \$6,540 chacune, avec chaudières nouvelles au complet. Toutes les montures de chaudières et les injecteurs renouvelés. Cadres renforcés. Nouveaux cylindres, traverses et glissoires au complet. Nouvelles roues motrices, bandages de roues, essieux, boutons de manivelle et boîtes d'essieux. Nouveaux ressorts mobiles et engrenage. Nouvelles bielles latérales. Nouveaux cabs, fortes éclisses en fonte et marchepieds en fonte. Nouveaux trucks de locomotives au complet. Nouveau frein atmosphérique Westinghouse au complet.

Deux locomotives à voyageurs ont été "reconstruites" au coût de \$5,500 chacune, avec nouvelles chaudières au complet. Toutes les montures de chaudières et les injecteurs neufs. Nouveaux devant et derrière de cadres. Nouveaux cylindres, traverses et coulisseaux au complet. Nouveaux bandages de roues motrices, essieux et boutons de manivelle. Nouveaux ressorts et engrenage. Nouvelles bielles latérales. Nouveaux cabs, marchepieds et plates-formes. Frein atmosphérique Westinghouse perfectionné.

Deux locomotives pour marchandises, nos 109 et 111, ont été "reconstruites" au coût de \$5,900 chacune, avec nouvelles chaudières au complet.

Toutes les montures de chaudières et les injecteurs sont neufs. Nouvelles extrémités aux cadres du devant. Cadres de derrière renforcés. Nouveaux cylindres, traverses et coulisseaux au complet. Nouveaux bandages de roues motrices, essieux, boutons de manivelle et boîtes d'essieux. Nouveaux ressorts et engrenage. Nouvelles bielles latérales. Nouveaux cabs, marchepieds et plates-formes. Frein atmosphérique Westinghouse perfectionné.

Une locomotive à voyageurs n° 130 réparée au coût de \$4,280, avec grande chaudière de seconde main réparée. Nouveaux tubes de chaudières. Nouvelle boîte à fumée et cheminée. Cadres coupés, allongés et renforcés. Un nouvel injecteur. Nouveaux bandages de roues motrices. Nouvelles bielles latérales. Frein Westinghouse amélioré.

Quarante-six locomotives ont subi de grosses réparations et 56 des réparations spéciales, les pièces neuves suivantes ayant été fournies:—2 foyers intérieurs neufs, 1 nouvelle plaque de tubes, six nouvelles demi-plaques latérales de foyer, 1,075 tubes neufs, 1 nouveau cylindre, 8 nouvelles roues motrices, 70 bandages neufs de roues motrices, 3 nouveaux essieux de roues motrices, 7 essieux neufs de truck de locomotive, 8 nouvelles bielles principales, 34 nouvelles bielles latérales, 68 boutons neufs de manivelle, 2 nouveaux cabs, 19 chasse-pierres, 2 têtes de piston neuves.

Cinquante-six chaudières de locomotives ont été éprouvées, 31 foyers ont été rapiécés, 5,084 tubes ont été réparés.

Cinq locomotives ont été munies d'appareils de chauffage à vapeur.

Cent quatorze paires de bandages de roues motrices ont été tournées, 57 roues de chariot ont reçu de nouveaux bandages, et 14 bandages de roues de chariot perforés.

Cinquante locomotives et tenders ont été peints et vernis, 6 locomotives et tenders ont été rafraîchis et vernis.

On a construit une nouvelle chaudière pour le service de l'eau.

Une nouvelle plaque de tubes et des tuyaux neufs ont été posés dans la chaudière pour le service de l'eau.

Deux vieilles chaudières de locomotives rapiécées et réparées pour la chambre de la chaudière des ateliers de Moncton.

FONDERIE DE LAITON DE MONCTON.

58,264 livres de fontes de laiton.

131,830 livres de coussinets de même métal.

ATELIERS DE MONCTON.

Trois wagons-réfrigérateurs ont été construits en pin Douglas et munis du frein atmosphérique Westinghouse, portes à l'épreuve des voleurs, système "Moore", et attelage automatique.

Quatre-vingt-dix wagons à marchandises ont été "reconstruits", et un chasse-neige à ailerons.

Grosses réparations:—Le wagon du gouverneur général "Victoria", le wagon officiel "Ottawa", 10 wagons-dortoirs, 4 wagons-salons, 3 wagons-dortoirs de 2^e classe, 32 voitures de 1^e classe, 34 voitures de 2^e classe, 17 wagons-poste, 24 wagons à bagages, 12 fourgons, 482 wagons à marchandises.

Réparations moyennes:—1 voiture de 1^e classe, 4 voitures de 2^e classe, 1 wagon-poste, 1 wagon à bagages, 9 chasse-neige, 5 *flangers*.

Légères réparations:—2 wagons-dortoirs, 8 wagons-dortoirs de 2^e classe, 61 voitures de 2^e classe, 12 wagons-poste, 6 wagons à bagages, 41 fourgons, 12 chasse-neige, 4 *flangers*, 3,602 wagons à marchandises.

Peinturés ou teints de nouveau et vernis:—Le wagon du gouverneur général "Victoria", 2 wagons-dortoirs, 2 wagons-dortoirs de 2^e classe, 19 voitures de 1^e classe, 24 voitures de 2^e classe, 7 wagons-poste et 14 wagons à bagages.

Les wagons suivants ont été rafraîchis et vernis: Le wagon officiel "Ottawa", 8 wagons-dortoirs, 4 wagons-salons, 1 wagon-dortoir de 2^e classe, 13 voitures de 1^e classe, 11 voitures de 2^e classe, 9 wagons-poste, 11 wagons à bagages.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Cinq cent quatre-vingt-quinze wagons à marchandises, 14 fourgons, 8 chasse-neige et 2 *flangers* ont été peints de nouveau.

Des ouvrages spéciaux ont été faits aux suivants :

Wagon-dortoir "Halifax".—Lavabo et cabinets ajoutés au compartiment particulier. Nouvelles garnitures en métal ajax blanc. Toutes les fenêtres ont été munies de stores "Acme" neufs.

Wagon-dortoir "Amherst".—Compartiment particulier converti en fumeur et muni de portes latérales. Aménagements du cabinet de toilette des messieurs et cabinets changés et améliorés.

Wagon-dortoir "Métapédia".—Tous les sièges munis de nouveaux dossiers élevés et complètement recouverts en peluche neuve. Toutes les lampes et accessoires plaqués en neuf. Fenêtres munies de nouveaux stores "Acme". Lavabo et cabinets ajoutés au compartiment particulier. Nouvelles garnitures en métal blanc ajax.

Wagon-dortoir "Miramichi".—Lavabo et cabinets ajoutés au compartiment particulier. Nouvelles garnitures en métal blanc ajax. Toutes les lampes et garnitures plaquées en neuf. Toutes les fenêtres munies de stores neufs "Acme".

Wagons-dortoirs "Restigouche" et "St. John".—Lavabo ajouté au compartiment particulier. Lavabos des hommes changés de manière à ouvrir en dehors du fumeur. Toutes les garnitures de lavabos en métal ajax blanc remises à neuf. Tous les cabinets d'aisance ont été renouvelés.

Deux cent dix-neuf trucks de wagons à marchandises ont été construits.

Trois cent cinquante-six paires de roues à bandages d'acier ont été tournées.

Cent quarante-deux essieux neufs ont été tournés.

Mille quatre cent trente-trois vieux essieux ont été vérifiés.

Deux mille huit cent trente-deux roues neuves ont été mises sur essieux.

Mille quatre cent douze roues de seconde main ont été mises sur essieux.

Trois cent vingt-huit roues de seconde main en acier ont été mises sur essieux.

Trois wagons à marchandises ont été munis du frein atmosphérique Westinghouse.

Une grande somme d'ouvrage a été faite aux chariots à marchandises et à bagages, chaises, armoires de sûreté, casiers à billets, marchepieds et autres objets pour diverses stations.

ATELIERS DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP.

Dix-sept locomotives ont subi de grosses réparations et 22 des réparations spéciales, les pièces nouvelles suivantes ayant été fournies :—

Une roue motrice neuve, 16 bandages neufs de roues motrices, 4 boutons neufs de manivelles, 15 nouvelles boîtes de roues motrices et cuivres, 2 pistons neufs, 3 têtes de piston neuves, 2 coussinets de cylindres neufs, 2 gros marchepieds neufs, 2 boîtes à fou neuves, 5 cheminées neuves, 1,281 tubes neufs, 5 chasse-pierres neufs, 2 chariots neufs de tender, 2 cadres neufs de tender.

Seize chaudières de locomotives ont été éprouvées; dix foyers ont été rapiécés.

Trente trois paires de bandages de roues motrices ont été tournées.

Seize locomotives et tenders ont été peints de nouveau et vernis et une locomotive et un tender ont été rafraîchis et vernis.

ATELIERS DE RICHMOND.

Huit locomotives ont subi de grosses réparations et 40 des réparations spécifiques, les parties nouvelles suivantes ayant été fournies :—

Une nouvelle boîte à fumée avec extension, 120 tubes neufs, 4 cheminées neuves, 6 boîtes neuves d'essieux de roues motrices, 2 marchepieds en fonte, 12 boutons neufs de manivelle, 4 soupapes neuves, 2 bielles neuves, 2 nouveaux chasse-pierres, 1 nouveau cadre de tender, 6 chariots neufs de tender, 1 injecteur neuf.

Sept chaudières de locomotives ont été éprouvées, et 7 boîtes à feu rapiécées.

Seize paires de bandages de roues motrices ont été tournées, 8 locomotives et tenders ont été peints et vernis à neuf, et on a peint à neuf et verni une locomotive et son tender.

OUTILLAGE ET MACHINES.

La machine stationnaire "Corliss" de 17 x 42, de l'élevateur d'Halifax, a été refaite en entier à Moncton, et a été placée dans l'atelier des machines de Moncton, avec un arbre de couche et des poulies motrices neufs, palier neuf, cuivres, et chapeau en fer forgé. Nouveaux tuyaux à vapeur et raccords. Machine peinturée et garde-fou placé autour de la machine.

Un nouvel arbre de couche avec poulie installé au-dessous de la machine stationnaire. Grue mobile construite avec d'anciens rails, et installée dans l'atelier des machines pour l'usage des cylindres et des poinçons.

Un nouveau marteau pneumatique acheté pour les fabricants de chaudières, pour quarderonner et calfater les tubes, etc.

Trois chaudières de seconde main des ateliers de Moncton réparées et encaissées dans la brique dans la nouvelle bâtisse des chaudières, pour chauffer les deux remises à locomotives et pour monter le charbon.

RÉPARATIONS AUX PLATES FORMES TOURNANTES.

Newcastle.—Bras brisé réparé avec 4 grosses plaques d'un pouce en fer forgé. Les trois autres bras renforcés par des plaques en fer forgé.

Mulgrave.—Une roue et feuillard fournis.

Saint-Jean.—Fourni une poutre de seconde main au complet.

Stellarton.—Deux roues neuves percées et ajustées.

Pictou.—Un gros boulon neuf, de centre, de trois pouces de diamètre, posé avec des écrous neufs.

Richmond.—Poutre défectueuse enlevée et remplacée par une poutre de rechange—nouveaux boulons de centre plus gros.

Hadlow.—Boulons de centre neufs de $1\frac{3}{4}$ pouce de diamètre. Réparé la boîte centrale des supports des rouleaux.

SERVICE DE L'EAU.

Richmond.—Construit en entier sur fondations en pierre un château-d'eau neuf de 50,600 gallons. Posé 120 pieds de tuyaux de fonte de 6 pouces. Enlevé les vieux réservoirs dans la chambre de la machine.

Truro.—Construit en entier sur fondations en pierre un château-d'eau neuf de 50,000 gallons. Posé 300 pieds de tuyaux de fonte de 4 pouces. Vieux réservoirs dans la remise aux locomotives enlevés.

Rimouski.—Construit en entier un château-d'eau neuf de 50,000 gallons.

Amherst.—Nouvelle porte hydraulique de 6 pouces et tuyaux neufs.

Antigonish.—Nouveau chevalet sous le château d'eau. Cercles coupés et raccourcis. Château d'eau repeinturé.

Assametquaghan.—Réservoir nettoyé et réparé.

Bathurst.—Pompe à vapeur réparée. Chaudière changée. Nouveau tuyau de fumée. Réservoir nettoyé et réparé.

Bayfield-Road.—Nouveau chevalet sous le réservoir. Cercles coupés et raccourcis. Réservoir repeinturé. Nouveau poêle.

Boisdale.—Douze voiles neuves pour le moulin à vent.

Canaan.—Chaudière réparée. Nouveau tuyau de fumée.

Campbelton.—Réservoir et tuyau réparés. Prise d'eau réparée.

Chaudière.—Pompe réparée.

Dalhousie.—Réservoir nettoyé et réparé. Grue réparée.

Dalhousie-Junction.—Réparé le tuyau du réservoir. Réservoir nettoyé et réparé.

Hadlow.—Réparé la pompe à vapeur.

Rivière-Jacquet.—Réservoir nettoyé et réparé. Tuyaux réparés.

L'Islet.—Chaudière éprouvée. Montures neuves de chaudière. Fournaise réparée. Cheminée neuve.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

- Métapédia.*—Réservoir nettoyé et réparé.
Millerton.—Chevalet neuf sous le réservoir. Nouveau tuyau de cheminée.
Moncton.—Nouvelle prise d'eau vis-à-vis la gare aux voyageurs.
Mulgrave.—Nouveau chevalet de réservoir. Cercles coupés et raccourcis. Réservoir peinturé à neuf et nettoyé.
Sydney-Nord.—Quatre voiles neuves pour le moulin à vent.
Oxford-Junction.—Réparé la pompe à vapeur.
Piedmont.—Nouveau chevalet sous le réservoir. Cercles coupés et raccourcis. Château d'eau peinturé à neuf. Réservoir nettoyé et réparé. Poêle neuf.
Pointe Tupper.—Fossé entre la source et le moulin à vent nettoyé sur une distance de 500 pieds.
Pugwash.—Tour du moulin à vent déplacée. Couverture et tuyaux enlevés du trou foré.
Pugwash Junction.—Chaudière posée provisoirement durant la saison de sécheresse.
Sablère du Portage.—Nouvelle pompe à bras et tuyau de réservoir.
Rivière John.—Moulin à vent et pompe réparés.
Rogersville.—Pompe et tuyaux de réservoirs réparés.
Rivière-du-Loup.—Réservoir réparé. Réparé les conduites d'eau de la gare.
Sacré-Cœur.—Nouveau tuyau de grue hydraulique. Réservoir nettoyé et réparé.
Sussex.—Conduites d'eau de la gare raccordées avec le réservoir. Nouveau tuyau de fumée.
Springhill-Junction.—Chaudière changée. Nouveaux tuyaux de cheminée et de réservoir.
Saint-Fabien.—Nouveaux chevalets sous le réservoir, cercles coupés et raccourcis. Réservoir peinturé à neuf. Pompe à vapeur réparée. Nouveau tuyau de fumée. Tuyaux d'alimentation de la chaudière et indicateur d'eau réparés.
Saint-Valier.—Pompe à vapeur réparée.
Sainte-Luce.—Pompe du moulin à vent réparé.
Saint-Pierre.—Nouveau tuyau de fumée. Tuyaux d'alimentation de la chaudière et poêle réparés.
Sainte-Flavie.—Nouveau chevalet sous le château d'eau. Cercles coupés et raccourcis. Réservoir peinturé à neuf. Posé 24 pieds de tuyaux en fonte de 6 pouces, et porte hydraulique de 6 pouces. Pompe à vapeur réparée.
Saint-Pascal.—Grue réparée.
Saint-Charles.—Nouveau tuyau de réservoir. Tuyaux d'alimentation et d'échappement de la chaudière réparés.
Sydney.—Démonté et emmagasiné la tour du moulin à vent. Réservoir réparé.
Trois-Pistoles.—Réservoir nettoyé. Nouveau tuyau de fumée dans le château d'eau.
Westbay-Road.—Moulin à vent réparé.
Je certifie par les présentes que le matériel roulant est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRANCIS R. F. BROWN,

Surintendant de la division mécanique.

M. D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N. B.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.
 NOMBRE DE LOCOMOTIVES, VOITURES ET WAGONS DE DIFFÉRENTES CLASSES, LE 1^{er} JUILLET 1895 ET LE 30 JUIN 1896.

	Voitures et wagons de différentes classes.													Total.							
	Locomotives.	Wagons-lits de 1re classe.	Wagons-lits de 2e classe.	Wagons-salons.	A voyageurs, 1re classe.	A voyageurs, 2e classe.	Wag. poste et timbours.	Messageries et bagage.	Ferries.	Plat.-formes 10, 15 et 20 tonnes.	W.-bascule, 6 tonnes.	Gondoles, 20 tonnes.	W. à houille, 20 tonnes.		Wagons à bestiaux.	Fourgons.	Total.	Chasse-neige à alérons.	Flangers.	Chasse-neige à vapeur.	Total.
Disponibles, propres au service.	204	15	7	5	92	94	24	39	2,024	2,112	965	392	749	99	99	6,716	44	10	21	2	77
do jugés impropres au service, juillet 1895.									47	97	34	26	19	4		227					
Total.	204	15	7	5	92	94	24	39	2,071	2,209	999	418	768	103	99	6,943	44	10	21	2	77
Changés de gondoles en plates-formes de 20 tonnes.										19		*41	*19								
do grands wagons à houille en wagons plates-formes, en les reconstruisant.																					
Total.	204	15	7	5	92	94	24	39	2,071	2,269	999	377	749	103	99	6,943	44	10	21	2	77
Déclarés impropres au service, juillet 1895.									47	97	34	26	19	4		227					
do au cours de l'exercice.	9								63	128	90	63	17	3		364	2	1			
Total.	9								110	225	124	89	36	7		591	2	1			
Moins, reconstruits.	9								90	135	101	41	26			393	2	1			
Total.									20	90	23	48	10	7		198					
A reconstruire et réparer.									2,051	2,179	976	329	739	96	99	6,745	44	10	21	2	77
A ajouter, les voitures serviables et à réparer.	204	15	7	5	92	94	24	39	2,051	2,179	976	329	739	96	99	6,745	44	10	21	2	77
Total.	204	15	7	5	92	94	24	39	2,071	2,269	999	377	749	103	99	6,943	44	10	21	2	77

A déduire.

JOHN SUTTON,
 Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.
État du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	MILLES PARCOURUS PAR LES LOCOMOTIVES.		MILLES PARCOURUS PAR LES WAGONS.					Chasse-neige.	Moyenne, voyageurs.	Moyenne, marchan-dises.
	A voyageurs.	A marchan-dises.	A voyageurs.	Messageries, wag.-poste et à bagage.	A marchan dises.	Total.				
1895—Juillet.....	128,777	196,459	594,642	284,052	2,630,902	3,509,596	851	7 01	13 39	
Août.....	126,152	186,470	589,772	276,371	2,506,095	3,372,238	78	6 87	13 44	
Septembre.....	106,471	200,323	509,418	258,384	2,731,004	3,498,756	.....	7 21	13 63
Octobre.....	107,028	229,578	477,517	261,293	3,148,277	3,887,087	262	6 90	13 70	
Novembre.....	101,327	225,790	431,174	247,413	3,314,559	3,993,146	2,616	6 69	14 69	
Décembre.....	102,070	226,898	447,546	248,965	3,136,825	3,853,336	2,177	6 72	13 82	
1896—Janvier.....	109,054	207,751	441,449	242,841	2,753,273	3,437,063	7,235	6 27	13 25	
Février.....	101,184	211,910	410,961	223,775	2,690,506	3,325,242	26,375	6 27	12 69	
Mars.....	106,833	214,418	428,246	239,294	2,770,231	3,437,771	23,795	6 24	12 42	
Avril.....	106,610	228,338	455,384	241,211	3,193,295	3,892,890	4,221	6 56	13 93	
Mai.....	103,461	212,553	437,307	235,784	2,843,020	3,516,111	184	6 50	13 37	
Juin.....	110,690	197,357	478,623	254,278	2,569,547	3,302,448	.....	6 62	13 02
	1,304,657	2,537,845	5,702,039	3,016,111	34,287,534	43,005,684	67,794	6 68	13 51	

JOHN SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives pour l'exercice expiré le 30 juin 1896.

Mois.	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Moyenne de la consommation par 100 milles.			
			Tonnes de houille.	Chopinnes d'huile.	Chopinnes d'huile à sou-papes et de suif.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vapeur.	Livres de houille.	Chopinnes d'huile.	Chopinnes d'huile à sou-papes et de suif.	Livres de chiffons.
1895—Juillet.....	37,126	395,568	11,573	24,520	23,035	9,640	6,553	6·20	5·82	2·43
Août.....	36,228	387,009	11,271	23,915	21,737	9,487	6,524	6·18	5·61	2·45
Septembre.....	34,668	375,340	11,382	22,768	19,384	9,163	6,798	6·07	5·16	2·44
Octobre.....	38,265	410,157	13,215	24,344	19,495	10,271	7,313	5·94	4·75	2·50
Novembre.....	37,088	397,711	13,194	24,404	19,493	9,997	7,430	6·15	4·90	2·51
Décembre.....	37,275	400,255	13,542	25,260	19,754	10,009	7,578	6·31	4·93	2·50
1896—Janvier.....	35,914	386,444	13,197	25,077	19,178	9,950	7,649	6·49	6·96	2·57
Février.....	36,770	386,201	13,364	26,815	19,582	9,936	7,751	6·94	5·07	2·52
Mars.....	37,520	394,737	13,601	27,853	20,872	9,811	7,713	7·06	5·28	2·49
Avril.....	38,366	408,900	13,087	28,120	21,056	10,238	7,169	6·88	5·14	2·50
Mai.....	36,397	389,573	11,445	24,819	19,406	9,748	6,580	6·37	4·97	2·50
Juin.....	35,971	382,766	10,936	23,801	20,086	9,639	6,399	6·22	5·24	2·52
Totaux.....	441,588	4,714,661	149,807	301,759	243,078	117,919	7,118	6·40	5·16	2·50

J. SUTTON,

Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois depuis le 1^{er} juillet 1895 jusqu'au 30 juin 1896.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Appointements du mécanicien-chef, des commis et frais de bureau.	Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations aux locomotives, tenders et outils.	Eau.	Remises des locomotives, et plaques tournantes.	Moyenne par 100 milles.							
									App. du mé- cantiën-chf.	Gages.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations	Eau.	Rem. de loc. et plaq. tour.	Total.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1895—Juill.	395,568	1,043 70	22,542 78	32,123 11	2,912 85	27,506 07	2,507 72	979 60	89,616 43	29 5	70 8	12 74	6 95	63	25	22 65
Août.	387,009	938 68	21,927 54	30,750 03	2,755 71	25,617 95	2,371 44	1,743 19	86,105 14	25 5	67 7	92 71	6 62	62	45	22 24
Sept.	375,340	967 03	20,985 74	30,906 88	2,584 69	22,800 20	5,438 38	1,786 83	85,469 75	26 5	59 8	23 69	6 07	1 45	48	22 77
Oct.	410,157	923 01	22,456 39	36,085 15	2,858 66	26,832 56	2,930 39	1,797 79	93,883 95	23 5	47 8	80 70	6 54	71	44	22 89
Nov.	397,711	891 46	21,751 36	36,246 90	2,875 09	21,609 54	3,912 28	2,686 14	89,972 77	22 5	46 9	10 72	5 43	98	67	22 58
Déc.	400,255	924 86	23,631 16	35,920 90	2,732 50	18,540 69	4,809 74	2,530 30	89,090 15	23 5	90 8	98 68	4 63	1 20	64	22 26
1896—Janv.	386,444	1,001 57	21,288 86	35,986 38	2,827 19	25,261 01	2,776 01	2,451 71	91,592 73	26 5	51 9	31 73	6 54	72	63	23 70
Fév.	386,201	939 81	20,975 08	36,685 01	2,903 64	16,054 45	3,638 28	2,161 51	88,357 78	24 5	43 9	50 75	4 16	94	56	21 58
Mars.	394,737	939 53	22,454 39	37,805 32	1,022 73	10,810 21	720 01	702 98	74,605 17	23 5	69 9	60 26	2 74	18	19	18 89
Avril.	408,900	914 83	22,377 35	35,558 53	1,936 14	11,115 34	1,075 17	1,241 19	74,218 55	22 5	46 8	70 47	2 72	26	30	18 15
Mai.	389,573	979 49	22,117 50	30,889 45	1,657 16	10,796 72	1,062 59	59 51	67,562 42	25 5	68 7	92 43	2 77	27	02	17 34
Juin.	382,766	1,109 98	22,096 01	29,813 52	1,158 05	13,311 66	452 61	384 72	68,326 55	29 5	77 7	79 30	3 48	12	10	17 85
Totaux.	4,714,661	11,573 95	264,604 16	408,861 78	28,224 41	230,257 00	31,694 62	18,585 47	993,801 39	25 5	62 8	68 59	4 88	67	39	21 08

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT GÉNÉRAL des dépenses de la division mécanique, pour l'année terminée le
30 juin 1896.

Nombre de milles parcourus par les trains					3,842,502
do do locomotives					4,714,661
do do wagons					43,005,684
do do chasse-neige					67,794
<hr/>					
Frais de traction				\$	993,801 39
<hr/>					
Coût des réparations aux wagons :				\$	cts.
Réparations aux voitures à voyageurs					65,534 61
do wagons-poste, wagons des messageries et à bagage					19,133 07
do wagons à marchandises et fourgons					205,191 64
do chasse-neige et flangers					6,176 41
Huile et chiffons					15,098 59
<hr/>					
				\$	311,134 32
<hr/>					
Frais de traction par 100 milles parcourus par les trains				\$	25 86
do do do locomotives					21 08
do do do wagons					2 31
<hr/>					
				\$	cts.
Coût des réparations aux wagons et chasse-neige par 100 milles parcourus par les trains					7 70
do do do do locomotives					6 28
do do do do wagons et chasse-neige					0 69
<hr/>					
				\$	cts.
Coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains					0 39
do do do do locomotives					0 32
do do do do wagons et chasse-neige					0 03
<hr/>					
				\$	cts.
Coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par eux :					
Wagons à voyageurs					1 14
do poste, à messageries et à bagage					0 63
do à marchandises et fourgons					0 59
Chasse-neige et flangers					9 11

JOHN SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, 30 juin 1896.

TABLEAU DES ACCIDENTS

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.
1895.						
2 juillet						
5 do	11.00	Spécial.	Equipe	W. F. Fergusson	E. Kean	114
6 do	16.30	do	Marchandises	E. Herrett	P. Fraser	19
9 do	8.00	16	do	J. B. Pollock	Geo. Feetham	78
9 do	17.05	22	Omnibus	D. McIntosh	J. H. Campbell	41
10 do	7.00	Spécial.	Marchandises	Alph. Gamache	W. F. Duncan	176
11 do	22.25	43	do	R. W. Orchard	E. B. Price	30
12 do	16.30	Spécial.	Equipe	E. Crowe	T. Hennessy	124
17 do	12.10	25	Express	C. J. Rhodes	Geo. Kentley	161
18 do	10.00	24	Marchandises	Geo. C. Keys	P. Peterson	40
26 do	2.15	Spécial.	do	J. R. Fisher	F. H. Moore	205
1er août	19.05		Machine lége		J. J. Fergusson	112
2 do	24.30					
7 do	8.05	83	Omnibus	John Berry	Jas. McAuley	56
7 do						
8 do	22.15		Garage		W. A. Lovitt	98
28 do	5.20	Spécial.	Marchandises	B. McLellan	W. Appleton	110
30 do	6.10	do	Equipe	C. A. Atkinson	W. F. Smallwood	178
2 sept.	14.10	Spécial.	do	B. McLellan	J. Stockall	43
10 do	10.00		Garage		H. Como	191
11 do	20.15	Spécial.	Marchandises	J. R. Fisher	J. McLellan	40
12 do	17.35	98	Express "ch. def. D.A."	D. Muir	J. Leitch	12
13 do	20.00		Garage		J. Phinney	166
26 do	16.10	Spécial.	Equipe	C. A. Atkinson	W. F. Smallwood	80
3 oct.	11.17	33	Express	Is. Couturier	Ed. Parsons	125
4 do	8.00	Spécial.	Equipe	C. A. Atkinson	W. F. Smallwood	80
6 do	3.25	39	Marchandises	H. Barreau	W. H. Anderson	141
18 do	13.30		Garage		A. McDonald	19
22 do	13.35	48	Omnibus	M. Marchessault	Geo. Findley	193

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
SS. St. Pierre, Traverse du détroit de Canso.	Barclay	Voyageur	Avarie au steamer	Légèrem. blessé.	
Bartibogue.	Jos. Arsenaud	Employé	En chargeant des traverses.	Blessé à la main.	
Conn's-Mill's.	Chas. Whooten	do	Ghissa et tomba en descendant de la locomotive.	Blessé à la figure	
Stewiacke	P. Sutherland	do	Ghissa en attelant des wag.	Blessé à la chev.	
Près New-Glasgow.	Alln. McEachran	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie	Fatal	Mort accidentelle.
St-Octave.	Alph. Gamache	Employé	En garant	Blessé à la jambe	
Mill Stream	Jos. Tynan	Ni l'un ni l'autre.	Tombé d'un wagon fermé sur lequel il se trouvait en cachette.	Grièvem. blessé.	
Bible-Hill	Thos. Crockett	Employé	En attelant	Blessé à la main.	
Près Dorchester.	A. Stiles	do	Se tenant près de la voie, le train n° 25 heurta un levier à pied de biche qui le frappa.	Grièvem. blessé.	
Sackville.	J. V. McDonald	do	En déchargeant du fer	Blessé à l'orteil.	
Jonct'n Windsor	J. Halliday	do	Un réservoir de gazoline fit explosion.	Figure et mains brûlées.	
Près New-Glasgow.	Chas. Muse, sauvage.	Ni l'un ni l'autre.	Couché sur la voie	Fatal	do
Petit-Métis	Jos. Nadeau	do	Tombé dans un ponceau	do	do
Sackville.	W. R. Edwards	Employé	En dételant la locomotive des wagons	Blessé au pouce.	
Truro	E. Johnston	do	En manipul. des marchand.	Blessé au pied.	
Richmond.	J. Currie	do	Jeté à bas du wagon en déraillant.	Blessé au dos et aux épaules.	
Jonct'n Windsor	R. McDonald	do	Tombé en garant	Blessé à la main.	
Fosse à ballast, Gde-Rivière.	Wm. Ford	do	En chargeant du ballast, la terre s'éboula.	Grièvem. blessé.	
Fosse à ballast, Jonc. Windsor	Geo. Sullivan	do	En attelant	Blessé à la main.	
St-Jean	J. Budd	do	do	do do	
Près Riv.-Ouest.	Hy. Morrison	Ni l'un ni l'autre.	Tombé d'un convoi sur lequel il se trouvait caché.	Fatal	do
Prince's - Lodge, Halifax.	L. Foote	Voyageur	Tomba par la porte du wagon à bagages.	Jambe cassée.	
Truro.	Len. Murray	Employé	En tournant l'aiguille de garage.	Blessé à la main.	
1½ m. O. de New-Castle.	Thos. Murphy	do	En chargeant de la pierre.	Blessé au doigt.	
Jonct'n Harlaka.	Pierre Dorion	Ni l'un ni l'autre.	En essayant de sauter sur convoi en mouvement.	Fatal	do
2 miles E. de Red Pine.	J. P. Lavigne	Employé	En chargeant du bois	Blessé au dos et à la poitrine.	
New-Castle.	J. Black	do	Frappé par un anneau d'attelage que le conducteur essayait de jeter sur le tender.	Légèrem. blessé à la tête.	
Pictou	C. E. Graham	do	En attelant	Blessé à la main.	
St-Valier	Laurent Bosse	Voyageur	Tomba d'un conv. en mouv.	Fatal	do

CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1895.						
4 nov.	7.00	Spécial.	Marchandises	H. D. Fraser.	M. White.	135
5 do	10.17	3	Express	D. McQuarry.	R. Carr.	61
7 do	14.00	24	Marchandises.	J. Buchanan.	R. Wilson.	180
7 do	15.00					
8 do	3.40	Spécial.	Marchandises	L. Bélanger.	A. Matthews.	183
14 do	17.30		Machine légère	W. F. Duncan.	W. F. Duncan.	209
16 do	9.20	5	Marchandises	R. A. Rainnie.	J. J. Irvine.	115
18 do	8.55	Spécial.	do	H. D. Fraser.	L. Starratt.	146
20 do	15.00	do	do	J. Buchanan.	L. Starratt.	146
22 do	9.00	do	do	do	P. O. Toole.	135
30 do	16.00					
5 déc.	15.30	Spécial.	Marchandises	J. Buchanan.	J. McLellan.	114
20 do	12.00	6	do	R. A. Rainnie.	J. J. Irvine.	115
25 do	1.50	Spécial.	do	J. L. Chisholm.	J. Dean.	9
1896.						
10 janv.	9.45	do	do	G. C. Keys.	P. Peterson.	79
16 do	6.00		Garage		F. Cloutier.	120
25 do	15.40	Spécial.	Marchandises	H. McDorman.	H. Stewart.	7
8. fév.	14.40	do	do	S. Bernier.	T. Matheson.	176
17 do	7.20		Garage		T. O'Brien.	127
21 do	11.13	59	Omnibus	E. S. Vye.	A. McCabe.	60
26 do	13.00	Spécial.	Marchandises	J. Buchanan.	J. McLellan.	9
28 do	10.30	do	do	T. C. Ayer.	{ D. Taylor P. McKenna } 25	182
13 mars	13.50		Garage		Jas. Cole.	127
14 do	24.30	Spécial.	Marchandises	J. Paradis.	G. Lamothe.	38
18 do	11.50	do	do	J. Pollock.	P. Peterson.	79
26 do	16.30		Garage		Geo. Currie.	121
27 do	16.40	33	Express	M. Letarte	{ E. Parsons C. E. Sawyer } 36	157
5 avril	9.40	Spécial.	Poste	Thos. Guinan.	Wm. Lovitt.	130
11 do	15.46	25	Express	Jas. Millican.	H. Tait.	164
13 do	7.30	56	Marchandises	J. Holmes.	A. Dunbar.	107
16 do	14.40	35	Omnibus	J. T. McGinn.	A. Donald.	139
22 do	15.10	Spécial.	Equipe	W. Power.	N. McMullen.	144
27 do	18.00	do	Marchandises	J. Buchanan.	A. McDonald.	115
6 mai	10.10		Machine légère		A. Probert.	35
6 do	19.50	Spécial.	Marchandises	J. R. Fisher.	J. G. McDonald.	128

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—Suite.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Jtn. Spring-Hill.	E. Mattatal.	Employé	Tomba à travers le panneau de la voie sur chevalets en essayant de monter sur un wagon.	Blessé au dos et à la poitrine.	
Torryburn.	L. E. Deforrest.	Voyageur.	Essaya de sauter sur un convoi en marche.	Jambe cassée.	
Jonction Oxford.	R. Doyle.	Employé	En déchargeant des march.	Blessé au pied	
Pont Red-Pine.	{ Thos. Sefton E. Steeves }	do	En chargeant une poutre de pont sur un wagon.	do	
Saint-Moise.	A. Deschamps.	do	En dételant.	Bras cassé	
Sainte-Flavie.	Alfd. Malcomber.	do	En prenant du charbon.	Blessé au doigt.	
Petitcodiac.	Wm. McManus.	do	En attelant.	do	
1 mile à l'ouest de Greenville.	F. Fowlie.	do	En ouvrant la soupape du frein entre les voitures.	Blessé à la main.	
Terminus en eau prof. Halifax.	E. Crowe.	do	En attelant la loc. au wag. la barre d'attelage lui tomba sur le pied.	Blessé à l'orteil.	
Richmond.	S. Thomas.	do	Tombé d'un wag. en marche.	Entorse, poignet.	
Moncton.	J. Strong.	do	En allumant la lampe du sémaphore le poteau se brisa.	Blessé à l'épaule.	
Jonc. Spring-Hill.	J. D. McDonald.	do	En attelant la loc. au wag.	Blessé à la main.	
Rothsay.	Geo. Boyce.	do	Sauta d'un convoi en marche.	do	
Bedford.	C. Doyle.	do	En attelant la loc. au wag. glissa de la locomotive.	Grièvement blessé.	
Jonction Ferrona Chaudière.	J. D. McDonald	do	En attelant.	Blessé au pouce.	
New-Glasgow, traverse de la rue George.	{ H. Camiré Mr. Douglass Miss McGregor }	Ni l'un ni l'autre.	En se promenant en traîneau ils frappèrent la dernière voit. d'un train qui entrât à New-Glasgow.	Légerement blessé.	
Amqui.	H. Ouellette.	Employé	Essaya de sauter sur un convoi en mouvement.	Fatal	Mort accidentelle.
Rue North, H'fax.	Jno. Morley.	do	En attelant.	Bles. à la poitrine	
Newcastle.	P. Bannister.	do	En tournant l'aiguille la lampe lui tomba sur la tête.	Coupure à la tête.	
Jonction Ferrona.	Jno. McLellan.	do	Essaya de sauter sur un convoi en mouvement.	Blessé à la tête et au dos.	
Campbellton.	Geo. Crowser.	do	En attelant des locomotives.	Blessé au pied	
Moncton.	Wm. Lochart.	do	En aidant à remettre un wagon sur la voie.	Main écrasée.	
Rimouski.	Alph. Roy.	do	Le train partit pendant qu'il huilait le chasse-neige.	Fatal	do
Stellarton.	Angus Chisholm	do	En attelant.	Blessé au doigt.	
Voie latérale de la filat. coton, H'fx.	Thos. Hinch.	do	En garant tomba en bas d'un wagon fermé.	Fatal	Pas d'enquête.
1½ mille à l'est de Lévis.	Xavier Dumas.	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie	do	Mort accidentelle.
Truro.	{ Pierre Ruel Graham Logan sourd-muet }	do	do	Grièvement blessé.	
Près Cold-Brook.	{ J. Stephenson Robt. Carson Allan Carson }	do	Traversant la voie en voiture	Fatal	do
Antigonish.	do	do	do	do	do
Jon. de Chatham.	do	do	do	Grièvement blessé.	
West Bay Road.	McDonald	do	Marchant sur la voie	Blessé à l'épaule.	
Près Glengarry.	F. Dickson	Employé	En chargeant du bagage.	Blessé au pied.	
	Rory McNeil.	do	En chargeant des traverses.	Blessé au bras	
	B. Ripley.	do	Tomba en essayant de monter sur un conv. en marche.	Blessé à la figure et au poignet.	
Près Loch Broom.	John Sark (Ind.)	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie	Fatal	do
Stellarton.	Mrs. Daley.	do	Travers. la voie dans la cour	do	do

CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1895.						
9 mai	9:18	25	Express	J. Millican	S. Trider	199
12 do	9:00	Spécial.	Marchandises	M. C. Daley	J. Stewart, jr.	146
12 do						
14 do	12:20	27	Express	W. Foster	A. Sutherland	7
27 do	21:15	Spécial.	Marchandises	Jno. Henderson	E. Rushton	135
28 do	5:00		Garage	J. Caudle	J. H. Phinney	122
29 do	18:00	23	Marchandises	T. W. Johnson	R. Kennedy	180
1er juin	10:00	Spécial.	do	J. Pollock	P. Peterson	115
4 do	23:40	48	Omnibus	L. Proulx	Geo. Cameron	2
12 do	8:37	46	do	B. Walker	A. Shickle	104
16 do	9:40	29	do	J. McFadzer	J. H. Moore	21
23 do	16:39	45	Express	A. Bouchard	H. A. Turner	151
27 do	10:45	Pilote	Marchandises	T. Laliberté	L. Dutil	116

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—Fin.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Debert	McCully	Ni l'un ni l'autre.	En traversant la voie en voiture.	Très légèrement blessé.	
Jonct. de Spring-Hill.	McCully	do	do	do	
Près de Rimouski	J. Stockford	Employé	En dételant la locomotive des wagons.	Blessé à la main.	
Pictou	Jos. Pratte	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé sans connaissance le long de la voie.	Figure meurtrie.	
Jonc. de Spr.-Hill	Jno. McKinnon	Employé	En dételant des wagons.	Blessé à la main.	
Bible Hill, fosse à gravier.	Chas. Green	do	do	do	
Jonct. de Painsec	J. H. Phinney	do	En garant, fut frappé par le convoi n° 16.	Blessé à la tête.	
Stellarton	H. Murray	do	Sauta à bas d'un convoi en mouvement.	Entorse à la cheville du pied.	
Près de l'Ancien ch. du Lac.	F. Fowlie	do	En atelant des wagons.	Blessé à la main.	
Jonc. St-Charles	C. Lemieux	Ni l'un ni l'autre.	Essaya de monter sur un convoi en mouvement.	Fatal	Pas d'enquête.
Chemin Dorchester.	Alph. Dionne	Employé	En garant.		
Saint-Arsène	John Casey	Voyageur	Frappé par le convoi pendant qu'il était assis sur le bord du quai.	Blessé au pied.	
Levis, "Quai de Beaulieu."	H. C. Kennedy	Ni l'un ni l'autre.	Travers. la voie en voiture.	Fatal	do
	H. Bernier	Employé	Tombé en dételant des wag.	Jambe écrasée.	

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,
MONCTON, N.-B., 28 septembre 1896.

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 1896 :—

- N^o 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
1. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de trente-deux milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, maintenant appelée la Compagnie de chemin de fer de Dominion-Atlantic, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elle les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes indiquent une augmentation dans la part qui revient à l'Etat, comparées à celles de l'an dernier :—

En 1894-95.....	\$39,077 64
En 1895-96.....	36,561 83
	<u>\$ 2,515 81</u>

Les recettes provenant du mouvement des voyageurs ont diminué de sept cents dollars, et celles provenant du mouvement des marchandises de dix-huit cents dollars.

Les dépenses d'entretien ont augmenté comme suit :—

En 1895-96.....	\$16,476 46
En 1894-95.....	14,641 07
	<u>\$ 1,336 39</u>

Ces dépenses résultent de ce que l'on a posé de nouvelles lisses d'acier sur une partie de la voie.

Les recettes et les dépenses se comparent comme suit :—

Recettes.....	\$36,561 83
Dépenses.....	16 476 46
	<u>\$20,085 37</u>

Les réparations et renouvellements nécessaires ont été faits, et la voie et les constructions sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Gérant général des chemins de fer de l'Etat.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,

Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 16 septembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur l'embranchement Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

VOIE.

Sur deux milles on a remplacé les vieux rails d'acier de 4 pouces par des rails d'acier de $4\frac{1}{2}$ pouces pesant 56 livres à la verge.

On a posé 2,000 pieds de ces rails d'acier dans la cour à Windsor, à la place de la même quantité de vieux rails de fer.

On a fourni deux nouveaux rails de croisement en acier, un dans la cour à Windsor et l'autre à la jonction de Windsor.

TRAVERSES.

On a renouvelé dans le cours de l'année 13,212 traverses ordinaires et trois groupes de traverses de croisement.

CLÔTURES.

On a posé deux cent soixante-seize perches de clôture en fil métallique barbelé et à treillis aux endroits où il n'y avait pas encore de clôtures.

On a fait des réparations considérables aux clôtures déjà existantes.

QUAIS ET CHEVALETS.

Des réparations considérables ont été faites au quai à Windsor, qui avait été endommagé par la glace, et qui avait besoin d'être mis en très bon état pour faciliter les expéditions considérables de plâtre qui se font maintenant à cet endroit.

BÂTIMENTS ET PLATES-FORMES.

A Windsor on a fait des réparations considérables à la gare et au hangar aux marchandises.

On a construit des plates-formes à Stillwater, Three-Mile-Plains, et Sainte-Croix.

A Newport, on a partiellement renouvelé la plate-forme.

A Beaver Bank, on a renouvelé la plate-forme aux marchandises.

PONTS ET PONCEAUX.

La maçonnerie aux ponts de Sackville et Jordans a été complètement examinée, réparée et jointoyée.

Deux groupes de fosses garde-bestiaux ont été renouvelés.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Tous les hangars aux marchandises, les remises aux outils, les parcs à bestiaux et les abords des traverses publiques ont été examinés, réparés et blanchis à la chaux.

A Newport on a jugé nécessaire d'augmenter le service de l'eau et pour cela on a posé 1,000 pieds de conduites en fonte de 4 pouces pour relier l'ancien service au nouveau. Le vieux réservoir a été nettoyé et réparé et l'on a maintenant un approvisionnement d'eau satisfaisant.

A Mount-Uniacke, le vieux réservoir a été élevé de 16 pouces et la cuve réparée. La voie sur cet embranchement est en bon état sur toute sa longueur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,

Gérant général des chemins de fer de l'Etat.
Moncton.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

COMpte DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin '96.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin '96.
\$ c.		\$ c.	\$ c.		\$ c.
14,640 97	Entretien de la voie et des travaux d'art, relevé n° 1.	16,476 46	13,581 18	Voyageurs.....	12,878 28
24,437 57		20,085 37	24,348 30	Marchandises.....	22,528 03
39,077 64	Solde.....	36,561 83	1,148 16	Malles.....	1,155 52
			39,077 64		36,561 83

E. et O. E.

THOS. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

N° 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1896.
\$ c.		\$ c.
7,823 83	Réparations à la voie.....	7,396 05
1,139 28	Rails et attaches.....	3,869 15
2,848 80	Traverses.....	2,696 20
64 46	Ponts.....	47 20
79 83	Signaux.....	28 07
1 20	Cadenas d'aiguilles.....	
35 40	Ponceaux et fosses-bestiaux.....	3 58
35 50	Quai à Windsor.....	541 61
640 60	Bâtiments et plates-formes.....	543 30
72 46	Wagonets de tournée et wagonets à bras.....	5 12
439 66	Chasse-neige et flangers.....	346 81
212 37	Outillage et réparations.....	145 13
320 76	Clôture.....	433 13
912 41	Bureau du comptable et dépenses.....	408 95
13 51	Divers.....	12 16
14,640 07		16,476 46

E. et O. E.

THOS. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dr. BILAN GÉNÉRAL, exercice terminé le 30 juin 1896. Av.

1896.		\$ c.	1896.		\$ c.
30 juin ...	Compte des vieux rails.....	10,729 88	30 juin ...	Compte fédéral.....	11,640 53
	Département du matériel.....	910 65			
		11,640 53			11,640 53

E. et O. E.

THOS. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ÉTAT MENSUEL DES RECETTES—Un tiers.

Mois.	Voyageurs.	Malles.	Marchandises.	Totaux.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
1895—Juillet.....	1,608 82	96 91	1,557 24	3,262 97
Août.....	2,052 32	96 91	1,799 97	3,949 20
Septembre.....	1,654 22	96 90	2,250 26	4,001 38
Octobre.....	1,147 81	96 91	2,800 20	4,044 92
Novembre.....	888 92	96 91	2,726 60	3,712 43
Décembre.....	898 02	96 90	1,994 52	2,989 44
1896—Janvier.....	615 78	95 68	1,868 41	2,579 87
Février.....	554 67	95 68	1,642 95	2,293 30
Mars.....	660 69	95 68	1,445 93	2,202 30
Avril.....	737 15	95 68	1,451 90	2,284 73
Mai.....	874 47	95 68	1,586 53	2,556 68
Juin.....	1,185 41	95 68	1,403 52	2,684 61
	12,878 28	1,155 52	22,528 03	36,561 83

E. et O. E.

THOS. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,
MONCTON, N.-B., 28 septembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1896.

Je joins à ce rapport celui du surintendant et des relevés de divers comptes.

La longueur de la ligne est la même que l'an dernier, 210 milles.

Il n'y a pas eu de dépenses pour le compte du capital, le coût total du chemin de fer le 30 juin 1896 étant de \$3,750,565.38.

Les frais d'exploitation pendant l'année ont été de...	\$225,138 56
Les recettes brutes de.....	146,476 54
	<hr/>
	<u>\$78,662 02</u>

Comparés à l'exercice précédent, il y a diminution dans les frais d'exploitation de \$7,766.63, et dans les recettes une diminution de \$3,178.24.

La diminution des recettes a surtout porté sur le mouvement du trafic, qui a diminué de \$2,669.19.

Le poids des marchandises transportées a diminué de 1,930 tonnes, et cette diminution provient des pommes de terre et autres racines.

Les recettes provenant du mouvement des voyageurs ont augmenté de \$118.75, bien que le nombre des voyageurs ait diminué de 2,503.

On a continué le renouvellement de la voie en rails d'acier, et douze milles et trois quarts de voie ont été renouvelés; les rails de fer pesant quarante livres à la verge ont été remplacés par de nouveaux rails d'acier pesant cinquante livres à la verge.

Un pont en bois de quarante-quatre pieds de travée a été démolé et remplacé par un pont en acier.

On a posé sur la voie une balance pour peser les wagons.

Toutes ces améliorations ont été portées au compte des frais d'exploitation.

On a fait les réparations et renouvellements nécessaires, et le chemin de fer ainsi que le matériel roulant sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. PCTTINGER,

Administrateur général des chemins de fer de l'Etat.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.

Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD,

BUREAU DU SURINTENDANT,

CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 22 septembre 1896.

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 1897.

Je joins au présent rapport les états suivants préparés par le comptable et auditeur :—

- N^o 1. Compte du capital.
 2. Compte des recettes.
 3. Frais de traction.
 4. Dépenses des wagons. (Relevé n^o 1.)
 5. Entretien de la voie et des travaux d'art. (do 2.)
 6. Dépenses de gares. (do 3.)
 7. Frais généraux. (do 4.)
 8. Compte général du menu matériel. (do 5.)
 9. Bilan général.
 10. Etat comparatif des moyennes.
 A. Etat mensuel des frais de traction.
 B. Etat de service et de la consommation de locomotives.
 C. Etat mensuel du service des wagons.
 D. Etat du nombre des locomotives, wagons, chasse-neige et flangers.
 E. Etat comparatif des dépenses de la division mécanique.

La longueur du chemin en exploitation durant l'exercice a été la même que l'année dernière, savoir, 210 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1895, à.....	\$3,750,565 38
Aucune audition n'ayant été faite durant l'année, les déboursés, le 30 juin 1896, restent au même chiffre que pendant l'exercice précédent.	3,750,565 38

COMPTES DES RECETTES.

Le mouvement des marchandises durant l'année n'a pas été satisfaisant. Il n'y a eu virtuellement aucun marché pour les pommes de terre, et très peu de demandes d'avoine. L'extension rapide de l'industrie laitière dans la province aura pour résultat de diminuer l'exportation des produits des fermes, et aura aussi un effet dommageable sur notre trafic.

Comparaison des recettes et des frais et emplois d'argent pour l'exercice :—

Frais et emplois d'argent.....	\$146,476 54
Recettes.....	225,138 56
	\$ 78,662, 02

Comparaison des recettes des deux derniers exercices :—

En 1895-96.....	\$146,476 54
1894-95.....	149,654 78
	<u>\$ 3,178 24</u>

Comparaison des recettes du service des voyageurs :—

En 1895-96.....	\$ 62,358 12
1894-95.....	62,239 37
	<u>\$ 118 75</u>

Comparaison des recettes du service des marchandises :—

En 1895-96.....	\$ 65,391 92
1894-95.....	68,061 11
	<u>\$ 2,669 19</u>

Comparaison des recettes du service des malles et d'autres sources :—

En 1895-96.....	\$ 18,726 50
1894-95.....	19,354 30
	<u>\$ 627 80</u>

Comparaison du nombre des voyageurs transportés :—

En 1895-96.....	122,586
1894-95.....	125,089
	<u>2,503</u>

Comparaison du poids des marchandises transportées :—

	Tonnes.
En 1895-96.....	46,395
1894-95.....	48,325
	<u>1,930</u>

FRAIS ET EMPLOI D'ARGENT.

Les frais d'exploitation ont été de \$7,766.63 de moins que pour l'année précédente.

Comparaison des frais et emplois d'argent des deux derniers exercices :—

En 1895-96.....	\$225,138 56
1894-95.....	232,905 19
	<u>\$ 7,766 63</u>

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Comparaisons avec l'exercice précédent:—

Par mille parcouru par les locomotives—

	Cents.
En 1895-96.....	59·38
1894-95.....	70·43

Par mille parcouru par les trains—

En 1895-96.....	91·60
1894-95.....	95·35

Par mille de chemin de fer—

En 1895-96.....	\$1,072 09
1894-95.....	<u>1,109 07</u>

VOIE.

Dans le cours de l'exercice douze milles et trois quarts de voie ont été renouvelés en rails d'acier, 1,000 tonnes ayant été employées pour cela. Un mille de rails neufs a été posé à Mount-Stewart, et 11½ milles entre Coleman et Piusville. A la fin de l'exercice 126½ milles de voie ont été renouvelés en rails d'acier.

Une nouvelle balance sur la voie a été posée à Alberton et les fondations de la balance à Charlottetown ont été reconstruites.

TRAVERSES.

On a renouvelé dans le cours de l'exercice 73,000 traverses ordinaires, et 2,500 vieilles traverses ont été employées dans les cours et les voies d'évitement; on a renouvelé 34 groupes de traverses d'aiguilles et 30 heurtoirs avec leurs cadres.

BALLASTAGE.

On a distribué sur la voie pendant l'exercice 12,212 verges cubes de ballast.

CLOTURES.

On a construit durant l'année 37,123 pieds de clôture en fil à treillis et 26,200 pieds de clôture en fil barbelé pour remplacer 12 milles de vieilles clôtures. On a reconstruit 10,385 pieds et réparé 1,129 pieds de clôtures paraneiges. Cent vieilles barrières de fil à treillis.

PONTS ET PONCEAUX.

Une pile a été posée sous la travée centrale du pont à Peekes; aussi un nouveau tablier.

Le vieux pont en bois à St. Peter's a été remplacé par un pont en acier de 44 pieds, avec nouveau tablier. Deux nouvelles longrines ont été posées au pont à l'ouest de Bradalbane, et un nouveau tablier.

Seize nouvelles poutres ont été posées aux ponts de Midgell et Marie. Une des deux arches dans le mur d'appui à Charlottetown a été fermée, et deux nouvelles longrines posées dans l'autre; on a aussi posé un nouveau tablier.

Plusieurs autres ponts ont subi les réparations nécessaires.

On a reconstruit 30 fosses garde-bestiaux et huit ponceaux en bois.

On a reconstruit le ponceau en pierre emporté par une crue du printemps, sur l'embranchement du Cap Traverse.

On a jointoyé en ciment 35 ponceaux en pierre.

BÂTIMENTS ET PLATES-FORMES.

La gare d'O'Leary a été élevée de 3 pieds et une fondation en bois posée en sous-œuvre. La plate-forme a été renouvelée; on a posé de nouveaux planchers dans le bureau et la salle d'attente; peinturé l'intérieur de la gare et renouvelé la couverture en bardeaux.

On a reconstruit le parc à bestiaux à O'Leary.

Le hangar au charbon à Tignish a été allongé de 40 pieds.

On a reconstruit la gare et la plate-forme à Harper.

On a reconstruit la gare et la plate-forme à Deblois.

A Saint-Louis on a reconstruit la gare et la plate-forme.

A Alma, on a reconstruit la gare et la plate-forme.

A Alberton on a renouvelé la plate-forme.

A Northam on a renouvelé la plate-forme.

A Cardigan on a renouvelé la plate-forme.

A Cemiterly on a renouvelé la plate-forme.

Un côté du toit de la gare de Port-Hill a été recouvert en bardeaux.

Un côté du toit du hangar aux marchandises à Summerside a été recouvert en bardeaux.

Un nouveau toit en goudron et en graviers a été posé sur la gare aux marchandises à Bradalbane, et le logement a subi les réparations nécessaires et l'intérieur a été peinturé.

La maison de fer à Charlottetown a été élevée, les fondations renouvelées et d'autres réparations nécessaires ont été faites au bâtiment.

Le toit de l'atelier des forgerons a été recouvert en bardeaux.

Un nouveau plancher en bois a été posé dans l'atelier des menuisiers.

Le toit de l'entrepôt sur le quai de Georgetown a été recouvert en bardeaux, 45 milles bardeaux ayant été employés pour cela.

A Saint-Peter on a recouvert à neuf en bardeaux le toit du hangar à charbon.

Un nouveau plancher en bois a été posé dans l'entrepôt sur le quai de Souris. Le bureau dans le même bâtiment a été lambrissé et on y a posé un plancher neuf.

On a recouvert à neuf en bardeaux le toit du hangar à charbon à Mount-Stewart.

QUAIS.

Pour réparer le quai de Summerside on a employé 100 tonnes de bois de service, 30,000 pieds de planches de pruche, 100 tonnes de pierre, 10 pilots de 40 pieds de long, 25 charges de wagons de ballast, et 6 charges de wagons de fascines.

Pour réparer le quai à Charlottetown, on a employé 3,000 pieds de planches de pruche, 10 tonnes de bois de service et 25 tonnes de pierre.

Pour réparer le quai à Souris on a employé 200 tonnes de pierre, 15 tonnes de bois de service et 10 wagons de ballast.

Le quai de Georgetown a subi les réparations nécessaires, qui ont pris 25 tonnes de pierre et 2 wagons de fascines.

MATÉRIEL ROULANT.

Voici un résumé des principaux ouvrages faits dans les ateliers dans le cours de l'année.

Réparations de locomotives.

Neuf locomotives ont subi des réparations générales et six des réparations spécifiques, les pièces suivantes étant fournies:—1 essieu moteur, 12 bandages, 4 boutons de manivelle, 2 pistons, 4 glissières, 3 secteurs, 3 leviers de renversement, 1 graisseur automatique, 1 marchepied en fonte, 2 cabs, 250 tubes, 3 cadres de tender, 6 trains de tender, 6 chasse-pierre et 6 cheminées.

Quinze chaudières ont été éprouvées, 5 foyers rapiécés, 200 tubes réparés, 5 réservoirs d'eau rapiécés, et on a augmenté la capacité de trois réservoirs de tender.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Réparations de wagons.

On a reconstruit un wagon à bagage et postal, un chasse-neige et un flanger.

Quatre voitures de première classe ont subi des réparations complètes. Dans trois de ces voitures on a posé de nouveaux appareils de chauffage, fourni de nouveaux dossiers de siège, et on les a tapissés de nouveau.

Deux voitures de première classe ont subi des réparations générales, de nouveaux trains ont été posés, et les sièges ont été tapissés de nouveau.

Six voitures de seconde classe ont subi des réparations générales, et on a posé de nouveaux trains sous deux de ces voitures.

Onze wagons fermés et 20 wagons plates-formes ont subi des réparations générales, on a renouvelé le dessus de 6 wagons fermés, et on a reconstruit 20 chariots de wagons aux marchandises.

On a fait beaucoup d'ouvrage pour les divisions de la voie et du transport.

Ateliers des peintres.

Huit locomotives, 3 voitures de 1re classe, 1 voiture de 2e classe et 3 wagons-poste ont été peints et vernis.

Deux locomotives, 4 voitures de 1re classe, 7 voitures de 2e classe et 2 wagons-poste ont été nettoyés et vernis.

On a peinturé 54 wagons plates-formes, 2 chasse-neige et 2 flangers; et aussi dix cadres d'aiguilles.

Ateliers des forgerons.

On a fait dans ces ateliers tous les ouvrages en fer nécessaires aux réparations de locomotives et à la reconstruction et aux réparations des wagons, chasse-neige et flangers, outre une quantité considérable d'ouvrages pour les divisions de la voie et du trafic.

Fonderie de laiton.

Production durant l'année: 2,750 livres de coussinets, 2,266 livres de fontes de laiton et 200 pièces de zinc pour batterie.

Toutes les voitures à voyageurs ont été munies de boyaux pneumatiques d'attelage faits sous la direction du contre-maître de la division mécanique, qui fait rapport qu'ils ont donné satisfaction complète.

MENU MATÉRIEL.

Le 30 juin 1896, la valeur du menu matériel en magasin était comme suit:—

Menu matériel en général.....	\$43,287 31
Combustible.....	7,111 44
Rails et attaches.....	61,467 14
Vieux matériaux en état de service.....	3,362 14
	<hr/>
	\$115,228 03
	<hr/>

Dans le cours de l'année on a acheté du menu matériel pour une valeur de \$89,159.04.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le matériel roulant, la voie et les bâtiments ont été maintenus en bon état.

Je vous envoie un relevé des accidents qui ont eu lieu sur le chemin de fer dans le cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. McDONALD,

Surintendant.

M. D. POTTINGER,

Administrateur général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DT.

COMPTE DU CAPITAL.

AV.

1895.		\$	c.	1895.		\$	c.
30 juin.	Coût du chemin et équipement jusqu'à cette date ..	3,750,565	38	30 juin.	Reçu du gouvernement fédéral	3,750,565	38
1896.				1896.			
30 juin.	Dépenses, exercice terminé le 30 juin 1896.	3,750,565	38	30 juin.	do do	3,750,565	38

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1896.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DT.

COMPTE DU REVENU pour l'exercice clos le 30 juin 1896.

AV.

Exercice précédent.		Exercice terminé le 30 juin 1896.		Exercice précédent.		Exercice terminé le 30 juin 1896.	
\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
61,485	54	54,165	88	62,239	37	62,358	12
34,133	09	34,221	54	68,061	11	65,391	92
101,599	30	99,186	00	19,354	30	18,726	50
26,548	71	27,802	13	149,654	78	146,476	54
9,138	55	9,763	01	83,250	41	78,662	02
232,905	19	225,138	56	232,905	19	225,138	56

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1896.
\$ c.		\$ c.
845 63	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyages	754 36
16,515 30	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	16,768 09
17,697 77	Combustible	13,355 93
2,436 64	Huile, suif, chiffons et menus articles	2,203 22
21,442 08	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives	19,329 96
1,294 37	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs	617 62
1,253 75	Divers	1,136 70
61,485 54	Totaux	54,165 88

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1896.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES VOITURES ET WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1896.
\$ c.		\$ c.
6,959 55	Réparations aux voitures à voyageurs	9,397 04
2,734 28	do wagons-poste et à bagage	2,436 17
4,841 80	do wagons à marchandises et fourgons	3,858 18
2,481 96	do chasse-neige et flangers	863 63
13,419 46	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	14,076 57
537 84	Huile et chiffons pour garniture	517 61
2,409 21	Menus articles et combustible	2,368 04
748 99	Divers	704 30
34,133 09	Totaux	34,221 54

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1896.

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 1896.
\$ c.		\$ c.
293 27	Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bureau et de voyages....	296 84
30,843 88	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores.....	36,593 80
19,353 64	Rails, coussinets et carvelles.....	17,671 86
19,028 67	Traverses.....	24,540 34
7,217 67	Bois de constr. et de serv. pour réparat. aux ponts, fosses-bestiaux, clôtures, etc.	8,109 78
2,216 91	Réparations aux quais.....	1,904 31
8,199 10	do bâtiments et aux plates-formes.....	7,078 24
877 49	do outils.....	1,099 07
13,568 67	Enlèvement de la glace et de la neige.....	2,491 76
101,599 30	.....Totaux.....	99,186 00

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLETTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1896.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES STATIONS—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1896.
\$ c.		\$ c.
19,636 02	Appointements et gages des chefs de gare, agents, commis, télégraphistes, préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	20,999 74
6,912 69	Combustible, huile, éclairage, papeterie et autres dépenses imprévues.....	6,802 39
26,548 71	.....Totaux.....	27,802 13

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1896.
\$ c.		\$ c.
3,497 25	Appointements du surintendant, des chefs de trains et des commis, frais de bureau et de voyages	3,836 86
4,553 49	Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyages	4,765 63
627 23	Annonces	301 50
71 23	Indemnités (personnes, animaux et marchandises)	295 02
339 96	Télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes)	319 16
49 39	Divers	244 84
9,138 55	.....Totaux.....	9,763 01

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1896.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE du matériel, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

1895.	Dt.	\$ c.	\$ c.
30 juin...	Report		106,791 62
1896.			
30 juin...	Achats durant l'exercice (rails compris)	89,159 04	
	Frais d'autres services	16,770 09	
	Bordereaux de paye	1,946 96	
			107,876 09
1896.	Av.		214,667 71
30 juin...	Distributions durant l'année		99,439 68
	Solde		
	{ Matériel ordinaire	\$43,287 31	
	{ Combustible	7,111 44	
	{ Rails et attaches disponibles	61,467 14	
	{ Vieux matériel pouvant servir	3,362 14	
			115,228 03

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1896.

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt.

BILAN GÉNÉRAL.

Av.

	\$ c.		\$ c.
Matériel en général.....	115,228 03	Compte général.....	114,814 37
Caisse.....	1,914 81	Assurance contre les accidents.....	3,000 33
Ministère des postes.....	4,153 50	Grand-livre de billets d'entier parcours	5,637 36
Stations.....	996 03		
Ministère de la milice.....	58 24		
Cie de télégraphe Anglo-Américaine...	46 43		
Juge Weatherbie.....	30 00		
Sidney Grey.....	25 00		
Prolong. de ch. de fer, Charlottetown..	812 83		
Embranchement de Belfast.....	187 19		
Total.....	123,452 06		123,452 06

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Détails.	1896.	1895.
Longueur de la ligne en exploitation.....	210	210
Milles parcourus par les locomotives.....	324,522	330,661
do do trains.....	245,766	244,249
do do wagons.....	1,225,772	1,197,529
Recettes par mille parcouru par les locomotives..... Centins	45·14	45·26
do de voie..... Dollars	697 51	712 64
Recettes provenant des voyageurs, pour-cent des recettes brutes.....	42·57	41·59
do des marchandises do.....	44·64	45·47
do d'autres sources do.....	12·79	12·94
Dépenses par mille parcouru par les locomotives—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.....	5·16	4·99
Combustible.....	4·12	5·36
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements.....	0·68	0·74
Réparations aux locomotives.....	5·96	6·48
Eau et réparations aux réservoirs.....	0·19	0·39
Divers.....	0·35	0·37
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyage et de bureau.....	16·46	18·33
	0·23	0·26
Total..... Centins	16·69	18·59
Traction, par mille parcouru par les locomotives.....	16·69	18·59
Dépenses des wagons, par mille parcouru par les locomotives.....	10·54	10·33
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locomotives.....	30·57	30·72
Dépenses des stations, par mille parcouru par les locomotives.....	8·57	8·03
Frais généraux.....	3·01	2·76
Total, par mille parcouru par les locomotives..... Centins	69·38	70·43
Traction, par mille parcouru par les trains.....	22·04	25·17
Dépenses des wagons do.....	13·92	13·97
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locomotives.....	40·36	41·59
Dépenses des stations, par mille parcouru par les locomotives.....	11·31	10·87
Frais généraux.....	3·97	3·75
Total, train-mille..... Centins	91·60	95·35
Frais d'exploitation par mille de la voie..... Dollars	1,072 09	1,109 07

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1896.

A.—CHEMIN DE FER DE L'ILE

DIVISION

RELEVÉ des frais de traction

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Dépenses pour					Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations.		
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
1895—Juillet.	33,664	1,326 13	1,495 28	205 12	1,635 68	22 50	
Août.	31,572	1,378 11	1,224 28	211 79	1,378 21	41 27	
Septembre.	30,238	1,305 27	1,224 53	182 96	1,336 32	82 21	
Octobre.	30,331	1,309 67	1,187 72	502 69	1,405 69	2 53	
Novembre.	30,147	1,204 65	1,265 86	198 94	1,696 92	47 87	
Décembre.	20,912	1,227 40	1,032 89	161 69	1,787 23	219 45	
1896—Janvier.	22,827	1,373 56	1,119 10	173 97	1,690 51	13 55	
Février.	24,796	1,860 84	1,271 60	195 69	1,972 10	13 76	
Mars.	25,689	1,627 33	1,163 70	213 69	2,033 93	5 84	
Avril.	21,635	1,393 63	691 73	125 42	1,505 90	13 80	
Mai.	22,294	1,258 73	648 50	119 12	1,171 61	2 00	
Juin.	30,417	1,502 77	1,030 74	212 14	1,710 86	152 84	
Totaux.	324,522	16,768 09	13,355 93	2,203 22	19,329 96	617 62	

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DU MATÉRIEL.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

		Coût moyen par mille parcouru.						
Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Conducteurs de locomotives et chauffeurs	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
123 74	4,808 45	3 94	4 44	0 60	4 86	0 07	0 37	14 28
99 72	4,333 38	4 36	3 88	0 67	4 36	0 13	0 32	13 72
109 98	4,241 27	4 32	4 05	0 60	4 42	0 27	0 36	14 02
199 63	4,307 93	4 32	3 92	0 67	4 63	.....	0 66	14 20
111 67	4,525 91	3 99	4 19	0 66	5 63	0 16	0 38	15 01
181 81	4,610 47	5 86	4 94	0 78	8 54	1 05	0 87	22 04
159 29	4,529 98	6 01	4 90	0 77	7 40	0 06	0 70	19 84
206 82	5,520 81	7 50	5 13	0 79	7 95	0 06	0 83	22 26
186 84	5,236 33	6 33	4 52	0 84	7 94	0 03	0 72	20 38
154 14	3,884 62	6 44	3 19	0 58	6 96	0 06	0 71	17 94
184 28	3,384 24	5 65	2 90	0 53	5 26	.....	0 83	15 17
173 14	4,782 49	4 94	3 39	0 69	5 63	0 50	0 57	15 72
1,891 06	54,165 88	5 16	4 12	0 68	5 96	0 19	0 58	16 69

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

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.	Marchandises et omnibus.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convois.	Légers.	Pour les garages.	Total.
1895—Juillet.....	3,976	13,483	12,109	229	369	26,200	117	7,586	33,903
Août	3,949	12,691	11,566	2,524	.....	26,781	113	7,387	34,281
Septembre.....	3,710	11,964	11,068	3,348	234	26,614	184	6,873	33,671
Octobre.....	3,855	11,567	11,892	3,420	32	26,911	17	6,823	33,751
Novembre	3,223	10,207	12,914	321	.....	23,442	.....	7,056	30,498
Décembre	2,818	1,841	13,577	72	44	15,534	192	5,258	20,984
1896—Janvier.....	3,123	2,218	14,454	.....	22	16,694	16	6,117	22,827
Février.....	3,389	2,693	12,936	.....	2,978	18,607	216	5,973	24,796
Mars.....	3,546	3,431	14,171	.....	1,976	19,578	282	5,829	25,689
Avril.....	2,839	1,650	13,733	132	117	15,632	86	6,049	21,767
Mai.....	3,379	2,706	13,361	3,698	83	19,848	329	5,855	26,032
Juin.....	3,535	10,825	12,377	2,334	467	26,003	168	6,635	32,806
Totaux.....	41,342	85,276	154,158	16,078	6,322	261,844	1,720	77,441	341,005

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DU MATÉRIEL

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Parcours total.		Moyenne de parcours.			Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.	Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Milles par heure, sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotive.	Boisements de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisements de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
133,161	.....	5·15	18·52	3·92	14,136	2,564	275	634	41·69	7·56	·81	1·87
137,661	.....	5·14	8·68	4·15	14,116	2,760	337	650	41·00	7·48	·80	1·84
136,836	.....	5·18	9·07	4·06	14,072	2,444	247	625	42·08	7·26	·73	1·88
136,687	.....	5·08	8·75	4·03	14,226	2,706	234	729	42·00	8·01	·69	2·16
119,976	.....	5·11	10·47	3·93	13,949	2,404	231	601	45·70	7·88	·75	1·97
84,200	408	5·43	7·44	4·01	10,402	1,676	174	484	49·56	7·98	·83	2·30
77,347	3,308	4·60	7·31	3·39	11,208	1,956	169	594	49·05	8·56	·74	2·60
74,470	12,856	4·77	7·31	3·00	12,744	2,356	207	486	51·39	9·50	·83	1·96
94,167	2,848	5·35	7·21	3·66	11,651	2,534	267	544	45·35	9·74	1·04	2·12
87,078	.....	5·61	7·67	4·00	8,325	1,820	194	451	38·70	11·17	·89	2·07
121,407	.....	6·24	7·70	4·79	10,930	2,204	276	530	41·98	8·22	·88	2·03
128,841	.....	5·04	9·23	3·92	12,306	2,696	349	642	37·51	8·21	1·06	1·65
1,334,831	19,420	5·22	8·24	3·91	148,065	28,120	3,060	6,970	43·42	8·24	·91	2·04

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

C.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DIVISION DU MATÉRIEL.

RELEVÉ mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1896.

Mois.	Voitures de 1re classe.	De 2e classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-fumoirs	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons plates-formes.	Total.
1895—Juillet	31,690	24,397	22,706	37,578	16,790	133,161
Août	27,556	22,789	23,099	35,521	23,696	137,661
Septembre	27,938	21,929	21,737	35,396	29,836	136,836
Octobre	23,831	22,667	21,573	39,448	29,168	136,687
Novembre	21,415	20,892	18,820	46,871	11,978	119,976
Décembre	16,406	15,026	14,211	31,990	6,567	84,200
1896—Janvier	17,282	15,804	13,468	24,854	5,939	77,347
Février	15,579	12,220	13,507	24,474	8,690	74,470
Mars	17,298	15,904	13,094	31,928	15,943	94,167
Avril	16,035	14,265	14,420	36,379	8,979	87,078
Mai	16,656	16,343	16,062	44,589	30,757	124,407
Juin	24,637	21,440	23,157	35,697	23,910	128,841
Total	256,323	223,676	213,854	424,725	217,253	1,334,831
Moins ballastage			13,109	700	85,250	99,059
Balance	256,323	223,676	199,745	424,025	132,003	1,235,772

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

D.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DIVISION DU MATÉRIEL.

ÉTAT indiquant le nombre de locomotives, et les diverses classes de wagons et autre matériel roulant, le 30 juin 1896.

	Locomotives.	Classification des wagons.											Total.				
		1re classe.	2e classe.	1re classe, 2e classe et à bagage.	2e classe et à bagage.	Poste et fumoirs.	Poste et à bagage.	A bagage.	Wagon du payeur.	Fourgons.	Fermés.	A bestiaux.		Plates-formes.			
Dispon. le 30 juin 1895, prop. au service.	20	16	6	1	6	1	3	2	1	3	165	10	125	339	8	5	13
do do condamnés	1														2	2	2
Total	21	16	6	1	6	1	3	2	1	3	165	10	125	339	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1895.	1															2	2
do durant l'exercice							1						6	7	1	1	2
Total	1						1						6	7	1	3	4
Moins—Reconstruits							1							1	1	1	2
Total	1						1						6	6	1	2	2
Ajoutez, prop. au service et en réparat. .	20	16	6	1	6	1	3	2	1	3	165	10	119	333	8	5	13
Total du matériel le 30 juin 1896	21	16	6	1	6	1	3	2	1	3	165	10	125	339	8	7	15

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

E.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DIVISION DU MATÉRIEL.

ÉTAT COMPARATIF des dépenses de la division du matériel pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

	1896.	1895.
Milles parcourus par les convois.....	245,766	244,249
do locomotives.....	324,522	330,661
do wagons.....	1,235,772	1,197,529
do chasse-neige.....	19,420	21,158
	\$ c.	\$ c.
Frais de traction.....	54,165 88	61,485 54
Coût des réparations aux wagons.....	15,691 39	14,535 63
do do aux voitures à voyageurs.....	9,397 04	6,959 55
do do aux wagons-poste et fumoirs.....	2,436 17	2,734 28
do do aux wagons à marchandises et fourgons.....	3,858 18	4,841 80
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour garniture.....	517 61	537 84
do des réparations aux chasse-neige et <i>flangers</i>	863 63	2,481 96
	\$ c.	\$ c.
Frais de traction, par 100 milles parcourus par les convois.....	22 04	25 17
do do locomotives.....	16 69	18 59
do do wagons.....	4 38	5 13
	\$ c.	\$ c.
Coût des réparat. aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois.....	6 38	5 95
do do locomotives.....	4 83	4 39
do do wagons.....	1 27	1 21
	\$ c.	\$ c.
Coût de la m.-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour garniture, par 100 milles.....	0 21	0 21
do do locomotives.....	0 16	0 16
do do wagons.....	0 04	0 04
	\$ c.	\$ c.
Réparations aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois.....	3 82	2 84
do wagons-poste et wagons-fumoirs.....	0 99	1 11
do wagons à marchandises et fourgons.....	1 57	1 98

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du train.	Nature du convoi.	Nom du chef du train.	Nom du conducteur.	N° de la locomot.	Lieu de l'accident.	Nom du sinistré.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat.	Verdict du coroner.
1895. 19 nov.	.....	Gara- ge.	.....	.....	McArthur	2	Côté-Sud.	F. McDonald.	Employé	Ecrasé entre la locomotive et la voiture en attelage.	Poitrine meurtrie et blessures internes.	
1896. 5 mars.	7.18 a.m.	6	Omnibus.	Stanley	Good	16	Albany	J. Sweeney	do	Passé le bras entre les roues de la roue motrice pour toucher à l'excant. La locom. partit et le bras fut affreusement broyé.	Bras cassé et broyé; a du être amputé près de l'épaule.	
1895. 24 oct.	2.30 p.m.	7	Omnibus.	McKee	Armour	21	Coleman	J. McAuslan.	do	Tomba en descend. de dess. un wag.-f. et se blessa à la hanc. sur la barre d'attelage.	Blessé à la hanche.	
13 nov.	5.40 p.m.	9	Omnibus	Stanley	Good	16	Emerald	J. Mulligan	do	En descend. la boîte à argent elle lui tomba sur le pied.	Orteil brisé.	
13 déc.	4.30 p.m.	1	Omnibus.	Kelly	Hunter	7	Alberton	P. Happenny.	do	La porte du wag. se referma sur sa main	Blessé à la main.	

N° 2.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NORTH-BEND, C.-B., 31 octobre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur les travaux faits par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Emory et Savonas, en vertu de la décision arbitrale de l'honorable John A. Boyd et de M. Thos. C. Keefer, durant l'exercice 1895-96, et jusqu'au 30 septembre 1896.

Le montant de la décision arbitrale non dépensé le 1^{er} juillet 1895, était de \$68,992.35; durant l'exercice 1895-96 on a dépensé \$47,823.45, ce qui laissait le 30 juin 1896 une balance \$21,168.90.

Ces dépenses ont été divisées entre les quatre contrats comme suit :—

N° du contrat.	Montant de la décision arbitrale.	MONTANT DÉPENSÉ			Balance non dépensée le 30 juin 1896.
		Au 30 juin 1895.	Du 30 juin 1895 au 30 juin 1896.	Total au 30 juin 1896.	
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
60	39,389 00	37,639 92	941 48	38,581 40	807 60
61	190,889 00	179,835 45	8,127 86	187,963 31	2,925 69
62	94,331 00	77,510 67	13,475 62	90,986 29	3,344 71
63	51,971 00	121,601 61	25,278 49	37,880 10	14,090 90
Total.	376,580 00	307,587 65	47,823,45	355,411 10	21,168 90

Du 1^{er} juillet au 30 septembre 1896, on a dépensé \$9,910.85, laissant au 1^{er} octobre une balance non dépensée de \$11,258.05.

Ces dépenses ont été comme suit :—

N° du contrat.	Montant de la décision arbitrale.	MONTANT DÉPENSÉ.			Balance non dépensée le 1 ^{er} octobre 1896.
		Au 1 ^{er} juillet 1896.	Du 1 ^{er} juillet au 30 septembre 1896.	Total au 30 septembre 1896.	
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
60	39,389 00	38,581 40	678 58	39,259 98	129 02
61	190,889 00	187,963 31	2,679 42	190,642 73	246 27
62	94,331 00	90,986 29	2,267 33	93,253 62	1,077 38
63	51,971 00	37,880 10	4,285 52	42,165 62	9,805 38
Total.	376,580 00	355,411 10	9,910 85	365,321 95	11,258 05

Les travaux durant la dernière saison se sont continués jusqu'au milieu de décembre, les pelles à vapeur terminant leurs travaux vers le 15 novembre, et quelques équipes de terrassiers continuant à travailler jusqu'à la dernière date.

Ce printemps l'ouvrage recommença vers le milieu de mars, les pelles à vapeur commençant leurs opérations à la fin du mois.

Durant cette saison quatre pelles à vapeur ont travaillé dans les limites couvertes par la décision des arbitres. Deux de ces pelles furent envoyées à la section de Selkirk vers le milieu de l'été. Le nombre d'hommes employés étant en moyenne de 200. La moitié de ces hommes était en général employée pour les travaux couverts par la décision, et l'autre moitié était employée sur la ligne à faire des améliorations qui furent portées au compte des crédits de la compagnie.

On a fait sur cette section cette année beaucoup moins d'ouvrage que les années précédentes. C'est en grande partie dû à ce que la compagnie a fait beaucoup d'ouvrage sur la section de Selkirk, et pour cela elle a retiré de cette section une partie de son outillage.

Les principaux ouvrages faits cette année ont été les suivants :—

CONTRAT 60.

L'ouvrage sur ce contrat consistait en un peu de régalaige des talus et du détournement d'un cours d'eau à la structure 340, pour le faire passer par un ponceau recouvert en rails d'acier.

On a terminé cette année le remplissage à la structure 340.

A White Creek, structure 327, on travaille au premier des piles en maçonnerie pour remplacer les tours de bois et supporter les arches d'acier érigées l'an dernier.

CONTRAT 61.

Le principal ouvrage sur ce contrat a été une grosse tranchée à la pelle à Kanaka Bar, station 1098-1110, où la pelle 3975 travailla quatre mois pour réduire la rampe ; on fit aussi sur ce contrat un peu de régalaige des talus à la main.

A la structure 371 on a construit un ponceau de 4 pieds sur 2½ pieds, et le pont en chevalets a été en partie rempli. Les structures 372, 423 et 438 ont été remplies. A Quoi Eek Creek, structure 405, on a complété le ponceau de 25 pieds d'ouverture, et la structure a été remplie avec les matériaux pris à Kanaka Bar. Deux petits aqueducs en tuyaux ont été posés dans les levées à cinq milles à l'ouest de Lytton.

On a continué cette année l'ouvrage de remplissage hydraulique à la structure 374, mais ce remplissage n'est pas encore terminé.

L'alignement a été redressé à une couple d'endroits sur ce contrat.

CONTRAT 62.

L'ouvrage sur ce contrat consistait en une tranchée à la pelle à la station 916-932, une couple de changements d'alignement et un peu de régalaige de talus.

A la structure 512 la partie du ponceau qui a été emportée en 1894 a été reconstruite et la structure remplie.

A la structure 542, on a construit un ponceau de 4 pieds par 2½ pieds et la structure remplie. La structure 488 a aussi été remplie et la structure 594 à moitié remplie.

CONTRAT 63.

Plusieurs coupes de pelle ont été prises sur ce contrat, généralement dans le but d'améliorer l'alignement. Un grand coffrage a été construit à la station 854 pour retenir une levée qui s'écroulait, et un certain nombre de talus ont été régalaés.

A la structure 658 on a construit un aqueduc en tuyaux vitrifiés et à la structure 669 un ponceau en cèdre a été construit. Les structures 657, 656, 658, 667 et 668 ont été remplies et la structure 647 à moitié remplie.

L'éboulement à Block Cañon a causé passablement d'embaras cette année. Durant les mois de juillet, août et septembre il a fallu lever constamment la voie.

Il ne reste plus beaucoup d'ouvrage à faire sur ce contrat, et les travaux qu'il reste encore à faire cette année le réduira encore. Vers la fin de la saison le crédit sur le contrat 60 sera tout dépensé, et le contrat 61 sera aussi probablement terminé.

Sur le contrat 62 il restera quelques centaines de dollars, et le contrat 63 est le seul sur lequel il restera une forte somme non dépensée. Le montant total restant pour l'an prochain ne dépassera probablement pas \$7,000

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. J. DESBARATS,

Ingénieur-inspecteur.

M. COLLINGWOOD SCHRIEBER,

Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat,

Ottawa.

N^o 3.

CANAU.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

SAUT-SAINTE-MARIE, 22 juillet 1896.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre le premier rapport annuel sur l'exploitation du canal du Saut-Sainte-Marie depuis qu'il a été livré à la circulation le 9 septembre de l'année dernière.

J'ai commencé mon service en qualité de surintendant du canal en juin 1895, mais comme le mécanisme servant au fonctionnement des portes et ventelles n'était pas entièrement terminé, je n'ai pas engagé alors le personnel.

Cependant le 1^{er} juillet je donnai instruction à une partie du personnel de commencer leurs fonctions et j'employai ces gens à nettoyer le mécanisme et à tout mettre en bon état dans la salle des machines, etc.

Vers le 1^{er} août ces gens commencèrent à faire fonctionner le mécanisme, lequel est mû par l'électricité, et comme c'était une chose nouvelle pour tous il m'a fallu beaucoup de temps pour leur enseigner ce qu'ils avaient à faire. Mais ce temps a été bien employé, puisque aucun accident d'importance n'est survenu dans le fonctionnement du mécanisme.

Le 1^{er} septembre j'ai engagé le reste du personnel, et samedi, le sept septembre 1895, le canal a été ouvert d'une façon convenable en y faisant passer le nouveau steamer canadien pour les voyageurs, le *Majestic*, commandé par le capitaine Peter M. Campbell, commodore de la ligne dite "Great Northern Transit Line", lequel avait à bord environ sept cents personnes.

Le lundi matin suivant (9 septembre 1895), à sept heures, le canal a été formellement ouvert au public, et les premiers navires éclusés ont été l'*Uganda* et le *City of London*, d'un tonnage de 3,383 tonneaux, avec des chargements de 146,000 boisseaux de blé, ce qui leur donnait un tirant d'eau de quatorze pieds quatre pouces.

Dans le premier jour d'ouvrage de neuf heures on a éclusé quarante-un bâtiments ayant un tonnage combiné de 44,469 tonneaux, et bien que les employés n'eussent eu aucune pratique il n'y a pas eu d'accidents.

L'ouverture de ce canal a permis d'activer la circulation sur la rivière Sainte-Marie, car auparavant des navires avaient dû dans certains cas attendre de douze à trente-six heures leur tour de traverser les écluses du canal américain. Ces retards prolongés sont aujourd'hui inconnus, et lorsqu'il y a maintenant un délai d'une heure on trouve que c'est un grand inconvénient.

Le canal n'a été exploité que pendant le jour seulement jusqu'à la fin de la navigation le 6 décembre 1895, car les feux de ligne aux entrées n'avaient pas été construits.

Ce printemps le canal a été ouvert le sept mai et depuis lors il a été exploité jour et nuit.

La pose des bouées dans les chenaux aux entrées se fait sous la direction du département de la marine, et son employé les a fait placer le printemps dernier; cependant, faute probablement de bien connaître les lieux, quelques-unes se sont trouvées mal placées et en conséquence plusieurs navires ont échoué. On a attiré l'attention du département de la marine sur ce sujet, et il n'y a pas de doute que l'on obviendra au danger à l'avenir. Les navigateurs considèrent que le courant qui frappe l'extrémité d'amont des jetées au bout de l'ouest forme un grand obstacle pour les navires avec remorqueurs qui veulent se servir du canal, car ces derniers sont ainsi exposés à se jeter sur le bord rocheux du chenal, ou bien à frapper l'extrémité de la

jetée, ce qui est arrivé à la goélette *Nelson*, et la violence du choc a été si grand qu'elle a sombré immédiatement. On pourrait faire disparaître en grande partie ce courant en prolongeant la jetée d'environ 800 pieds, ou bien en enlevant le pilier qui se trouve au milieu du canal et servant à soutenir l'extrémité du pont tournant du chemin de fer Canadien du Pacifique, ce qui permettrait aux bâtiments d'entrer avec assez de vitesse pour maintenir les bateaux remorqués dans le courant transversal qui y existe, tandis qu'avec le pilier du pont actuel ils doivent tellement ralentir leur marche que la vitesse ne suffit plus pour empêcher le courant de faire descendre ces bateaux ou les jeter autour de ce pilier. Et lorsque le vent souffle du nord ou du nord-ouest il est difficile qu'un bâtiment léger passe ce pilier de pont, et les navires qui entrent sont très exposés à le frapper. Des accidents ont déjà bien failli arriver et les navigateurs qui se servent du canal s'en sont plaints et se plaignent encore grandement de ce pilier, et sa présence à cet endroit nous fait perdre l'usage du côté sud entier du canal à l'extrémité d'en haut, car les capitaines ne veulent pas aborder sur ce côté pour tourner ensuite le pilier du pont, et comme je l'ai dit précédemment, si le vent souffle du nord ou du nord-ouest il serait presque impossible de ce faire sans l'aide d'un remorqueur. Un jour, en sortant, la goélette *Helvetia* a touché l'extrémité de ce pilier, puis continuant est allée frapper et a presque emporté la poutre en acier portant les rails du chemin de fer à partir du pilier jusqu'au rivage. Je recommande fortement qu'on enlève ce pilier et qu'on construise un pont tournant sur toute la largeur du canal.

Il est arrivé plusieurs accidents de moindre importance et des dommages ont été causés aux piliers par les bateaux qui les frappaient; il a déjà été fait rapport de tout cela au département. La plus forte somme de dommages a été causée par la goélette *Aurania* à la jetée nord près de l'entrée d'aval. Paiement a été fait de ces dommages et les montants ont été dûment déposés au crédit du receveur général.

Les nouveaux bureaux ayant été occupés vers la fin de mai cela a de beaucoup facilité la tâche des commis aux écritures.

Il faudra arranger et niveler les terrains du canal, et pour leur donner une jolie apparence la dépense devra être considérable. On a nivelé autour des bureaux et semé de la graine d'herbe.

A la fin de l'exercice, le 30 juin 1896, on avait éclusé 1,640 fois, ce qui avait permis à 2,938 bateaux de passer, il avait fallu en moyenne vingt minutes pour écluser chaque fois. Le tonnage enregistré des navires qui ont traversé le canal pendant l'année a été de 2,398,715 tonneaux; sur ce chiffre il y en avait environ 12½ pour 100 du Canada.

Règle générale les employés n'étaient pas encore au fait de l'ouvrage, mais jusqu'ici ils ont aussi bien réussi qu'on pouvait l'espérer en tenant compte de leur inexpérience.

Les réparations nécessaires comme le peinturage des portes, l'installation des jetées flottantes, du mécanisme, etc., etc., ont été accomplies, et l'on a aussi nivelé une partie des terrains.

A l'entrée d'aval ou de l'est l'on ferait une amélioration bien visible si l'on draguait le coude qui se trouve en face de la jetée sud de façon à élargir le chenal à l'endroit où les bateaux tournent soit pour entrer dans le canal soit pour en sortir. Il serait aussi avantageux de prolonger la jetée sud sur une distance d'environ 500 pieds lorsque le dragage en question se fera, car telle qu'elle est il n'y a pas assez de place pour les bâtiments qui attendront leur tour pour écluser ou à la nuit après avoir descendu l'écluse, lorsqu'il leur faut attendre le jour ou du beau temps pour poursuivre leur course.

Je recommande aussi d'acheter une petite chaudière droite sur roues qui servirait en même temps que l'élévateur à vapeur et que l'on pourrait aussi employer pour monter et abaisser les pesants guichets de la digue mobile. Ce serait un article très utile sur le canal.

On n'a qu'à se féliciter de la longue écluse étroite, car les bateaux y peuvent passer avec bien plus de vitesse que sur une plus large; l'expérience a pleinement démontré que ceux qui ont changé le plan de l'ancienne forme d'écluse pour le nouveau ne se trompaient point sur le but à obtenir. Il n'y a pas de temps perdu à

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

placer les bâtiments l'un à côté de l'autre comme ce serait le cas dans une écluse plus courte et plus large, l'emploi d'un remorqueur pour cette fin est réduit au minimum et il ne peut se produire aucun dommage lorsque les bateaux s'élèvent dans l'écluse et frappent le côté opposé. Une barge à vapeur peut entrer dans cette écluse longue et étroite avec les autres bateaux sans qu'il y ait lieu de requérir l'aide d'un remorqueur comme la chose s'est faite une fois pendant la saison alors qu'une barge y a amené quatre goélettes sans l'aide d'un remorqueur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. BOYD,

Surintendant.

A. M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef
des chemins de fer et canaux.

CANAL DE SOULANGES.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR, COTEAU-LANDING, P.-Q., 28 septembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant :—

La valeur totale du travail donné à l'entreprise sur ce canal, d'après les prix mentionnés dans les contrats, est à peu près \$3,500,000.

La liste qui suit donne les noms des entrepreneurs et les dates des divers contrats :—

Sections nos 1 et 2, Archibald Stewart, 24 septembre 1892.

Section n° 3, J. et M. O'Leary, 27 mars 1893.

Sections nos 4, 5, 6 et 7, George Goodwin, 9 mai 1893.

Section n° 8, Charles Raymor, 29 décembre 1892.

Section n° 9, Randolph Macdonald, 30 janvier 1893.

Section n° 10, Rogers et Taylor, 24 décembre 1892.

Section n° 11, George Goodwin, J. Feeney, Poupore et Fraser, 11 mai 1892.

Section n° 12, O'Brien et Fils, George Goodwin, 9 mai 1893.

Section n° 13, Randolph Macdonald, 24 septembre 1892.

Les contrats ci-dessus ne comprennent pas le coût du ciment, de la superstructure des ponts, des portes d'écluse et de leurs machines, ni du pouvoir moteur et de l'appareil électrique pour faire fonctionner le canal.

Pour une description de la ligne en voie de construction, voir mes rapports en date du 5 novembre 1892; du 4 octobre 1893, du 18 août 1894, et du 23 août 1895.

La situation des travaux le 30 juin était comme suit :—

Sections nos 1 et 2.—Le travail sur ces sections a commencé en 1892. A la fin de l'exercice l'on avait enlevé environ 258,400 verges cubes de terre et 53,400 verges cubes de roc. L'on a empilé à la carrière de Rockland à peu près 16,500 verges cubes de pierre taillée et 25,000 de blocaille. Mais c'est à peine si l'on avait commencé à délivrer ces matériaux à la fin de l'exercice. En janvier 1895, j'ai soumis à l'honorable ministre la proposition de réduire le nombre des écluses aux Cascades de quatre à trois—les chutes devant être de 23 $\frac{1}{2}$ pieds chacune. Ce changement a été approuvé et un arrangement a été fait avec l'entrepreneur pour le mettre à exécution. On suppose qu'il sera donné suite à cet arrangement, cependant à moins que les opérations ne soient conduites d'après un système tout différent dans cette partie il est impossible de conjecturer quand l'ouvrage sera terminé.

On observera que sur le montant de l'estimation mensuelle du 30 juin 1896, viz., \$443,881.90, il y a une avance de \$266,065 pour les matériaux délivrés ou préparés.

Section n° 3.—Le creusage dans la terre sur cette section est très avancé. Une grande partie de la pierre est aussi venue sur les lieux, mais la maçonnerie du pont du chemin de Saint-Antoine ne sera probablement pas terminée avant la prochaine saison. Les travaux ont toutefois été poussés d'une manière très satisfaisante.

Sections nos 4, 5, 6 et 7.—Ces sections ont été réunies dans une seule entreprise pour les raisons mentionnées dans mon rapport annuel de 1894. On avait enlevé plus d'un million de verges cubes de terre à la fin de cette année. Cela comprenait la partie de surface de l'excavation, qui a été facilement enlevée par des éboueurs sur roues pour former les berges du canal. L'entrepreneur a pratiquement abandonné l'ouvrage après en avoir fait la partie la plus facile, pour laquelle on lui a accordé les prix pleins de son entreprise. Aucune pierre n'a été livrée ni préparée pour la section n° 4, où il y aura à construire une écluse, des portes auxiliaires, un déversoir régulateur, etc., (soit en tout à peu près 40,000 verges cubes de maçonnerie).

Comme on le verra le contrat porte la date du 9 mai 1893. L'ouvrage aurait dû être terminé le 1^{er} octobre 1894. La valeur totale aux prix d'entreprise est d'environ \$850,000. Le devis estimatif le 30 juin 1895 était de \$279,752.35. A la même date cette année les chiffres sont de \$298,535.25. Valeur du travail fait dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1896, \$18,780.90. Les commentaires sont inutiles sur un tel état de choses quand il s'agit d'une importante entreprise publique.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Section n° 8.—Une grande partie du creusage de la terre sur cette section est fait. L'aqueduc à la rivière à la Graisse est terminé et en usage. La maçonnerie en béton du pont du chemin de Saint-Emmanuel a été commencée, mais il y a eu interruption du travail causée par de violents éboulements dans l'argile de couleur bleue, dont la couche atteint sa plus grande épaisseur sur la ligne du canal à l'extrémité ouest de la section 8. On a employé beaucoup de cette argile pour former l'arrière partie des levées. Mais une quantité considérable a été emportée par les eaux du fleuve Saint-Laurent. Les travaux sur cette section ont été poursuivis comme d'habitude d'une manière satisfaisante.

Section n° 9.—Le creusage de la terre est presque terminé. La drague a cessé de fonctionner. Les travaux peuvent être facilement terminés l'année prochaine. Le coffrage de protection du canal se poursuit.

Section n° 10.—L'excavation est très avancée. Le ponceau de la Rouge et le canal de dérivation sont terminés ; ils remplissent parfaitement leur but. On est à combler avec soin l'ancien lit de la rivière—les bords sur la vallée de cette rivière se composent en grande partie de matériaux à l'épreuve de l'eau. Les fondations du pont du chemin de la Rouge n'ont pas encore été commencées, mais il n'y a pas de raisons pour que le travail sur cette section ne soit facilement fini l'année prochaine.

Section n° 11.—La principale partie du ponceau de la rivière Delisle (4 tubes de 10 pieds de diamètre) est terminée de même que le nouveau chenal pour le cours d'eau. On est à construire sur l'extrémité nord de ce ponceau un pont qui doit porter le chemin macadamisé qui ira le long de la ligne entière du canal de Coteau-Landing à la pointe des Cascades. L'on excave une grande quantité de roc (72,000 verges cubes). Le travail peut facilement se terminer l'année prochaine.

Section n° 12.—Rien n'a été fait sur cette section depuis l'automne de 1893, quand Goodwin a abandonné l'ouvrage. Il y a ici de 80,000 à 100,000 verges cubes de roc.

Section n° 13.—Les travaux de l'entrée du canal du côté du lac Saint-François ont été un peu avancés. Le dragage se continue à l'est du pont du chemin de fer Canada-Atlantique, et l'on y a aussi fait usage d'une pelle à vapeur. En général le travail se fait lentement, mais l'excavation est très difficile, car il y a beaucoup de cailloux. Il faudrait prendre des arrangements pour poursuivre l'écluse de prise d'eau à la tête du canal, ce qui est indispensable pour la sûreté de la navigation.

Sur un total de soit 6½ millions de verges cubes de terre, il en avait été enlevé, le 20 juin dernier, à peu près 4,400,000. On avait aussi excavé 128,465 verges cubes de roc. Mais quant à la maçonnerie et au bétonnage, qui s'élèvent à environ 200,000 verges cubes, il n'en avait été fait que 25,652 verges cubes.

Les quantités de roc et de terre enlevés dans chaque entreprise sont approximativement comme suit:—

Sections n ^{os}		Roc.	Terre.
1 et 2	.....	53,400	258,400
do n° 3	.....	.....	513,800
do n° 4, 5, 6 et 7	.....	.....	1,113,322
do n° 8	.....	.....	608,618
do n° 9	.....	.....	470,000
do n° 10	.....	3,050	426,500
do n° 11	.....	71,940	265,944
do n° 12	.....	.....	152,987
do n° 13	.....	75	592,000
		128,465	4,401,571

Le sommaire des estimations mensuelles sur chaque section pour travail fait et matériaux livrés (ou préparés) le 30 juin 1896, est le suivant:—

	Ouvrage fait.	Matériaux livrés ou préparés.	Totaux.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Sections nos 1 et 2.....	177,816 90	266,065 00	443,881 90
do n° 3.....	131,681 76	26,275 00	157,956 76
do nos 4, 5, 6 et 7.....	295,771 25	2,764 00	298,535 25
do n° 8.....	181,324 87	7,670 50	188,995 37
do " 9.....	90,488 00	8,732 50	99,220 50
do " 10.....	185,246 93	13,182 50	198,429 43
do " 11.....	196,858 70	4,729 00	201,587 70
do " 12.....	37,973 02	238 50	38,211 52
do " 13.....	268,875 24	54,902 73	323,777 97
Totaux.....	1,566,036 67	384,559 73	1,950,596 40

NOTE.—Les avances faites sur les matériaux aux sections 1 et 2 sont d'une fois et demie plus considérables que la valeur totale de l'ouvrage fait.

Le système établi ici pour éprouver rapidement le ciment a été continué, en sorte que l'on connaît bien la qualité de tout ciment avant son emploi. Les résultats ont été très satisfaisants. Les contrats donnés à l'entreprise jusqu'à présent sont les suivants:—

	Barils.
1. Francis Hyde et C ^{ie} , Montréal.....	5,092
2. C. I. de Sola, Montréal.....	15,000
3. Bellhouse, Dillon et C ^{ie} , Montréal.....	25,000

Les marques sont "White, Frères", "Josson" et "Coinder". Les deux derniers sont des ciments de Belgique de qualité excellente. La superstructure du pont du chemin de fer Canada-Atlantique sur le canal est construite et en usage. Les contrats pour les superstructures de ponts, de chemins, au nombre de sept, ont tous été passés.

Le brief état qui précède indique clairement qu'en somme les travaux ont jusqu'ici avancé très lentement. Les raisons en sont évidentes. Sur la section n° 12 les travaux ont cessé depuis l'automne de 1893, bien qu'il y ait à excaver à cet endroit à peu près 100,000 verges cubes de roc. Sur les sections nos 4, 5, 6 et 7 les choses sont dans l'état le plus déplorable, tandis que sur les sections nos 1, 2 et 4, où il y a à construire à peu près 140,000 verges cubes de maçonnerie de tous genres, il n'en avait pas encore été fait une seule verge à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS MONRO, M.I.C.,
Ingénieur, canal de Soulanges.

A. M. COLLINGWOOD SCHRIEBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef
des chemins de fer et canaux.

DIVISION DE MONTRÉAL.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

DIVISION DE MONTRÉAL,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,

MONTRÉAL, 30 septembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur les canaux dont j'ai la direction, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

J'ai le plaisir de constater que, malgré une augmentation considérable du trafic, l'exercice s'est écoulé sans interruption dans le mouvement de la flotte et sans accidents sérieux.

Ci-suit un tableau donnant les dates d'ouverture et de clôture de la navigation pour chaque canal de la division :—

	Clôture.	Ouverture.
Canal Lachine.....	30 nov. 1895	3 mai 1896
Canal de Beauharnois.....	"	1 ^{er} " "
Ecluse de Sainte-Anne.....	29 "	26 avril "
Canaux de Carillon et Grenville....	30 "	27 " "
Canal Chambly.....	30 "	4 mai "
Ecluse de Saint-Ours.....	29 "	29 avril "

Je me contenterai d'énumérer succinctement les travaux imputables aux comptes de l'entretien, du revenu et du capital, exécutés sur chacun des canaux de la division.

CANAL LACHINE.

RÉPARATIONS.

Les bâtiments et les travaux d'art, écluses, ponts, quais, etc., etc., ont été tenus en bon ordre au cours de l'année. La vieille maison, sise dans la cour de la rue Mill et occupée par deux des contremaîtres permanents était devenue inhabitable; elle a été remise à neuf et agrandie, et chacun des deux logements a été pourvu d'une remise.

Les négociations entamées au commencement de l'année pour la location de la rue Mill à la ville de Montréal n'ayant pas abouti, nous avons dû tenir cette rue en bon état et employer à cet effet une partie de l'octroi affecté à l'entretien général du canal. Seulement, au lieu de pierre cassée, on s'est servi pour réparer la chaussée de scories de forge, qui coûtent moins cher et donnent un résultat au moins égal.

J'ai l'intention, pour l'avenir, de substituer ces scories à la pierre cassée partout où la chose sera praticable.

Les égouts et les fossés, ainsi que le lit de la rivière Saint-Pierre, ont été nettoyés avec soin. Certains intéressés ayant exprimé l'opinion que le syphon renversé au moyen duquel les eaux de cette rivière sont conduites au sud du canal était obstrué, je l'ai fait examiner par un plongeur au cours du mois de mai dernier. Le conduit a été trouvé parfaitement libre.

Au cours du mois de septembre 1895 on a réparé le mur de revêtement de la jetée extérieure de l'entrée du canal, à Lachine, qui avait été endommagé par les glaces au printemps.

L'éclairage électrique et le service téléphonique n'ont laissé rien à désirer durant tout l'exercice.

Une certaine somme a été portée au budget de 1896-97 pour le prolongement du circuit d'éclairage électrique jusqu'à la Côte Saint-Paul et pour la substitution de l'éclairage électrique à l'éclairage au gaz sur le côté nord du canal en aval du pont Wellington. Ce travail sera exécuté le printemps prochain après l'achèvement de la nouvelle station électrique. Nous pourrions ainsi mettre fin à un contrat suranné

(il date de 1858) qui nous lie à la Compagnie du gaz de Montréal, et améliorer considérablement le service tout en réduisant le coût de l'éclairage d'une manière très sensible.

REVENU.

Station électrique.—On a poursuivi la transformation de l'ancien moulin Tate en station électrique. La charpente en fer est terminée; les maçonneries de la prise d'eau ont été refaites et celle-ci a été agrandie; on a également reconstruit le coursier. Il reste encore à remanier le canal de décharge, à faire les puits des nouvelles turbines; à mettre celles-ci en place et à transporter les machines de la station actuelle dans le nouveau canal.

Ces travaux se font sous la direction de M. L. G. Papineau.

Quais des bassins Saint-Gabriel.—Une somme de \$3,500 a été affectée aux réparations des quais des bassins n° 1 et n° 2. Ceux du bassin n° 1 sont terminés, mais il reste encore beaucoup à faire au bassin n° 2.

CAPITAL.

Creusage du canal Lachine entre St-Gabriel et Lachine.—Le contrat pour ce travail a été signé en 1894. Les entrepreneurs ont, cette année, amélioré et augmenté leur outillage, qui comprend actuellement: deux chalans portant chacun cinq perforatrices à vapeur, deux dragues, plusieurs chalans à fond mobile et deux remorqueurs, ainsi qu'un atelier de réparation.

Le travail n'est pas interrompu pendant la nuit, les dragues et les perforatrices étant pourvues d'appareils électriques qui fournissent l'éclairage nécessaire. Les entrepreneurs ont suspendu leurs opérations le 24 novembre 1895 et les ont reprises en mai 1896.

Du 10 mai 1895, date de l'ouverture des travaux, au 30 juin dernier, le cube des matériaux enlevé a été:—

Roc	50,128 verges cubes.
Terre.....	48,420 “

soit un peu plus d'un quart du total.

M. L. G. Papineau est l'ingénieur de ces travaux.

Quai en amont du pont Wellington.—Ce quai, situé sur le côté sud du canal, fait partie du projet d'approfondissement de la section inférieure. Les navires d'un tirant d'eau de 20 pieds pourront venir s'y amarrer. On en a construit une longueur de 360 pieds au cours de l'année. L'excavation a été exécutée par la drague du canal et le cribwork par MM. Gaberty et Shearer en vertu d'un contrat. Ce quai se compose de trois caisses, pierre et bois, de 100 pieds de long chacune et d'une quatrième de 60 pieds de longueur, la largeur et la hauteur de l'ensemble étant de 21 pieds. Le tout est surmonté d'une superstructure, également en cribwork, haute de 4 pieds et de 11 pieds de largeur. Le remplissage de la fouille en arrière du quai en place a été fait, partie au moyen de terre provenant du canal, partie à l'aide de matériaux fournis gratuitement par des entrepreneurs de la cité.

M. Papineau a dirigé les travaux.

Dragage à 22 pieds de tirant d'eau entre les écluses n° 2 et n° 3.—Ce travail est commencé depuis quelques années. Il est fait à l'aide de l'outillage spécial du canal, lequel consiste en une drague et une grue à vapeur, neuf chalans et un remorqueur loué pour la saison. La fouille, entre le pont Wellington et la rue Montmorency, a actuellement une largeur de 110 pieds environ.

Le cube des matériaux enlevés au cours de l'exercice a atteint 52,130 verges cubes.

CHENAL DU LAC SAINT-LOUIS.

Les travaux marchent ici d'une façon satisfaisante. Du mois de juillet 1895 à la fin de la saison, les entrepreneurs avaient deux dragues à l'œuvre; ils en ont une troisième depuis le mois de juillet dernier.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Cube des déblais enlevés au cours de l'exercice, 52,350 verges cubes.

Les travaux de dragage de la section inférieure du canal et ceux du lac Saint-Louis sont sous la direction de M. L. S. Pariseau.

Réparations de la flotte.—Au cours de l'hiver, la drague n° 2 a subi des réparations importantes. On a remis à neuf le pont et une partie de la coque; fait retoucher les cylindres de la machine à vapeur et remplacé les appareils de manœuvre latérale de la grue par une machine indépendante double. Cette machine sort des usines de MM. Carrier et Lainé, de Lévis.

La cabine de la grue à vapeur qui avait été brûlée en novembre dernier a été reconstruite, toutes les conduites de vapeur ont été renouvelées et les machines remises en bon état.

Ce qui restait de l'octroi, ces travaux terminés, a été employé aux réparations ordinaires de la flotte avant la reprise des travaux au printemps.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

RÉPARATIONS.

Les travaux d'art, écluses, portes d'écluses, manœuvres des portes, ponts, quais, ainsi que les chalans, les clôtures, les bâtiments, etc., ont subi les réparations d'entretien habituelles.

Une grande quantité de pierre a été concassée et utilisée pour remettre en état les chemins de halage.

On a construit une paire de portes pour l'écluse n° 2. Elles sont actuellement en place et les vieilles portes vont être remises à neuf pour servir en cas d'accident. Toutes les écluses, moins deux, sont aujourd'hui pourvues de portes de rechange. Les deux quais d'amarrage de l'entrée inférieure, qui avaient été déplacés par les glaces en mai 1895, ont été reconstruits à l'automne; on a augmenté leur stabilité en déposant en arrière une quantité considérable de pierre.

La maison du surintendant a été remise à neuf; on a peint les murs intérieurs à la détrempe, retouché les peintures des boiseries et réparé la couverture en métal du toit. Toutes les maisons de quart des écluses ont été peintes à neuf.

On a aussi construit un chalan de réparation pour remplacer l'ancien qui faisait eau de toutes parts.

REVENU.

Abaissement du seuil inférieur et du fond de l'écluse n° 1.—L'affaissement du niveau du Saint-Laurent, en 1895, a été réellement extraordinaire. Aussi, au cours de l'automne, il n'y avait plus, sur le seuil inférieur de l'écluse ci-dessus, qu'une profondeur de 8 pieds 4 pouces au lieu de 9 pieds, et la navigation en a souffert d'une façon très sensible. Pour rétablir la profondeur réglementaire il a fallu faire des travaux considérables l'hiver dernier. Ainsi on a approfondi le sas de l'écluse d'une vingtaine de pouces, baissé de 6 pouces environ le seuil inférieur et la plate-forme sur lequel il repose, et surélevé les portes en proportion. Le mouillage de l'écluse se trouve par le fait augmenté d'une quinzaine de pouces. Mais pour avoir le bénéfice entier de cette amélioration il va falloir enlever de l'approche inférieure de l'écluse les terres et les cailloux qui y ont été déposés par les glaces à l'époque des crues.

Les travaux ci-dessus décrits ont été conduits par M. L. S. Pariseau.

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

RÉPARATIONS.

Une forte partie de l'octroi affecté à cette station a été employée à réparer la jetée qui gît entre la nouvelle et l'ancienne écluse. Cette jetée (pierre et bois) a été en partie reconstruite; le plancher qui la recouvrait a été enlevé et remplacé par une couche de pierre cassée mélangée de terre; enfin le boilage en épinette rouge de la face a été refait à neuf.

On a continué, l'année dernière, la reconstruction de la jetée nord du chenal sud. Il reste encore 300 pieds de cette jetée à retoucher; le bois nécessaire à l'achèvement de cet ouvrage est acheté et le travail sera mené à bonne fin durant l'année courante.

Le quai public a également subi des réparations importantes; la plate-forme, les poteaux d'amarrage et de défense, les lisses en chêne et la boiserie de face ont été renouvelés; on a aussi remplacé le petit pont qui reliait le quai au rivage, par un ouvrage solide en cribwork.

Quant aux autres travaux d'art ils ont été tenus en bon état.

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

RÉPARATIONS.

Pendant la crue extraordinaire du printemps dernier, les portes d'aval de l'écluse, bien que lourdement chargés à l'aide de gros blocs de pierre, ont été soulevées par les eaux et renversées; une partie des clôtures qui entourent les terrains du canal a été entraînée à la dérive, et la maison du surintendant légèrement endommagée. Mais tous ces dégâts étaient réparés à l'ouverture de la navigation.

A l'époque des basses eaux, on a reconstruit le caisson n° 1 à l'amont de l'écluse, lequel avait été emporté par les glaces au printemps de 1895; on a aussi construit un chalan de réparation pour remplacer l'ancien qui était hors de service. Outre les travaux ci-dessus, on n'a fait ici durant l'année que les réparations nécessaires pour tenir l'écluse et ses dépendances en bon état.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

RÉPARATIONS.

Le 19 août 1895, le steamer *Maud*, en entrant dans l'écluse n° 5, a frappé la porte d'aval et jeté l'un des vantaux à bas de son pivot. A la suite de cet accident, la circulation a dû être interrompue durant treize heures. Le coût des réparations se montant à \$60, a été payé par les propriétaires du bateau.

Les écluses et leurs portes, les bâtiments et les clôtures ont été convenablement entretenus durant l'année; on a notablement amélioré le chemin de halage du canal de Grenville, et construit à l'écluse n° 6 une maison de quart, l'ancienne étant devenue inhabitable. A cette même écluse, on a refait à neuf les deux ponts du chemin de halage et construit un mur de soutènement d'une longueur de 50 pieds. Environ un mille et demi en amont de l'écluse n° 5, la levée sud du canal était affaible depuis longtemps par des infiltrations devenues dangereuses. Pour parer aux accidents, une tranchée, longue de 215 pieds, a été faite au milieu de cette levée, dans le sens de sa longueur, et rempli de corroi, ce qui a mis fin aux infiltrations.

Deux des caissons qui supportent les estacades de l'entrée supérieure du canal de Carillon ayant été emportés par les glaces au printemps, quelques-unes de ces estacades n'ont pu être mise en place à l'ouverture de la navigation; mais heureusement cela n'a pas entraîné d'accidents. Ces caisses seront reconstruites au cours de l'hiver prochain.

CAPITAL.

Elargissement du canal de Grenville.—Les relevés préliminaires du projet d'élargissement de deux des biefs de ce canal ont été commencés par M. H. G. Stanton en août 1895 et terminés au mois d'octobre de la même année. Durant l'hiver on a préparé les devis, plans et profils des travaux à faire, et au mois d'avril on demandait des soumissions; mais l'appel de soumissions a été retiré avant la date fixée pour recevoir celle-ci. Le personnel a été congédié au commencement de juillet 1896.

CANAL CHAMBLY.

RÉPARATIONS.

La circulation a été très active dans le canal Chamblly durant le dernier exercice, les revenus ayant été d'au moins 30 pour 100 supérieurs à ceux des années ordinaires; malgré cela l'été s'est passé sans accident.

Les pluies abondantes des 25 et 26 novembre dernier, ayant fait fondre brusquement la neige tombée quelques jours auparavant, le niveau du canal s'éleva d'une façon inquiétante et les eaux débordèrent, menaçant d'emporter la levée en deux endroits. Grâce à la couche de gros graviers qui forme la couronne du chemin de halage, les dégâts ne furent pas très considérables et purent être réparés à temps pour permettre à une dizaine de bateaux, pris dans la glace à Chamblly, de remonter le canal avant la fin du dégel.

La crue du Richelieu a été excessive le printemps dernier; on s'en rendra compte en consultant les tableaux annexés à mon rapport; heureusement le canal n'en a pas souffert d'une façon notable.

On a exécuté ici, durant l'exercice, les travaux ordinaires de réparation. De plus on a construit deux paires de portes, l'une destinée à l'écluse n° 8, l'autre à l'écluse n° 9. On a aussi remis à neuf le seuil d'amont de l'écluse n° 3 et mis en place un pont tournant construit pendant l'hiver de 1894. En outre le déversoir de surface situé à l'aval de l'écluse n° 6 a été remanié, de façon à établir une vanne de fond qui permettra de mettre le bief à sec quand on aura des réparations à y faire. Le cadre de la vanne est en place et la vanne elle-même sera construite l'hiver prochain.

Le canal est maintenant pourvu d'une sonnette qui permet de battre des pilotis soit verticaux soit inclinés; elle a rendu de grands services le printemps dernier.

A l'aide de la drague à vapeur on a tiré, des parties les moins profondes de la cuvette du canal, environ 700 verges cubes de terre qui a été utilisée pour consolider les déversoirs, etc. Des modifications assez importantes ont été faites à l'outillage des ateliers; on a réalisé ainsi une importante économie de temps et allégé le travail des ouvriers.

L'eau de puits dont on s'est servi jusqu'ici pour alimenter la bouilloire de la machine à vapeur étant très chargée de sels calcaires, il a fallu renouveler cette année tous les tubes de cette bouilloire. Pour éviter des incrustations toujours dangereuses on a établi une conduite en fer qui amènera à la chaudière l'eau beaucoup pure du canal.

L'éclairage électrique du canal et le service téléphonique ont été aussi parfaits que possible durant l'année. Pourtant le premier a dû être interrompu pendant quelques heures par suite d'un accident arrivé à la dynamo qui fournit le courant aux lampes à arc. L'acquisition d'une dynamo de rechange permettra d'éviter de telles interruptions à l'avenir.

REVENU.

L'octroi voté pour la construction de murs de soutènement dans le bief supérieur du canal a été dépensé pour cet objet. On a bâti environ 6,400 pieds courants de mur et, dans un certain endroit, un ancien mur de soutènement s'étant écroulé, on a planté sur une longueur de 300 pieds des pilotis espacés de dix pieds dont les têtes ont été reliées par une longrine qui sert de base à la maçonnerie.

Une nouvelle dynamo avec ses accessoires a été achetée au prix de \$1,200 et installée dans la station électrique. L'outillage du canal a également été augmenté d'une pompe centrifuge Worthington et d'une bouilloire provenant l'une et l'autre du canal Lachine.

Le présent rapport est accompagné de tableaux indiquant les profondeurs extrêmes des hautes et basses eaux à chaque extrémité des divers canaux de la division.

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

ERNEST MARCEAU,

Ingénieur surintendant.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,

Sous-ministre et ingénieur en chef, ministère des chemins de fer et canaux.

CANAL LACHINE.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses de l'ancienne écluse n° 1 (entrée inférieure), et de l'écluse n° 5 (entrée supérieure), durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Ancienne écluse n° 1, busc inférieur.		Ancienne écluse n° 5, busc supérieur.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
	pds.	pcs.	pds.	pcs.
1895.				
Juillet.....	17	2	15	2
Août.....	15	9	15	1
Septembre.....	15	1	14	0
Octobre.....	14	4	13	3
Novembre.....	15	6	13	3
Décembre.....	29	3	15	0
1896.				
Janvier.....	33	9	18	9
Février.....	29	6	26	3
Mars.....	27	9	24	5
Avril.....	37	6	25	7
Mai.....	23	0	18	6
Juin.....	18	11	16	10
			12	4
			11	10
			10	5
			15	0
			13	8
			12	0
				9
				4
				10
				8
				8
				4
				2
				4
				8
				1
				10

CANAL LACHINE.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses de la nouvelle écluse n° 1 (entrée inférieure), et de la nouvelle écluse n° 5 (entrée supérieure), durant l'exercice terminé le 30 juin 1899.

Mois.	Nouvelle écluse n° 1, busc inférieur.		Nouvelle écluse n° 5, busc supérieur.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
	pds.	pcs.	pds.	pcs.
1895.				
Juillet.....	19	4	17	4
Août.....	17	11	17	3
Septembre.....	17	3	16	2
Octobre.....	16	6	15	5
Novembre.....	17	8	15	5
Décembre.....	31	5	17	0
1896.				
Janvier.....	35	11	20	11
Février.....	31	8	28	4
Mars.....	29	11	26	5
Avril.....	39	8	25	9
Mai.....	25	2	20	8
Juin.....	21	1	19	0
			17	4
			16	10
			15	4
			20	0
			18	8
			17	0
				14
				7
				4
				13
				9
				1
				13
				4
				10
				6
				6
				10
				4
				1
				9

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAL BEAUHARNOIS.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses de l'écluse n° 6 (entrée inférieure), et de l'écluse n° 14 (entrée supérieure), durant l'exercice expiré le 30 juin 1896.

Mois.	Ecluse n° 6, busc inférieur.		Ecluse n° 14, busc supérieur.					
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
1895.								
Juillet	10	1	9	4	11	7	10	8
Août	9	4	8	11	11	6	10	8
Septembre	8	11	8	4	10	10	10	4
Octobre	8	11	8	2	10	8	10	2
Novembre	9	6	8	0	10	8	9	6
Décembre	11	10	8	11	12	2	10	0
1896.								
Janvier	15	10	11	4	11	8	10	4
Février	17	6	15	0	11	10	10	8
Mars	18	0	13	8	11	4	10	0
Avril	15.	7	13	6	12	10	11	3
Mai	14	5	12	6	11	10	11	4
Juin	12	6	11	0	11	8	11	3

CANAL CHAMBLY.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses de l'écluse n° 9 (entrée inférieure), et de l'écluse n° 1 (entrée supérieure), durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Ecluse n° 9, seuil inférieur.		Ecluse n° 1, seuil supérieur.					
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
1895.								
Juillet	10	9	8	7	8	7	7	8
Août	10	0	8	0	8	5	7	5
Septembre	9	0	8	1	8	2	7	3
Octobre	8	6	7	2	8	6	6	8
Novembre	15	1	7	2	9	0	6	8
Décembre	13	5	10	11	10	1	8	8
1896.								
Janvier	13	11	12	1	9	10	9	0
Février	17	9	13	8	9	2	8	6
Mars	18	6	16	5	10	2	9	2
Avril	24	2	17	0	13	3	10	6
Mai	19	0	13	0	12	5	10	0
Juin	12	9	10	9	9	10	8	8

ECLUSE DE SAINT-OURS.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur les seuils de l'écluse de Saint-Ours, durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Ecluse n° 1, busc inférieur.				Ecluse n° 1, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.
1895.								
Juillet.....	9	8	7	0	9	2	8	0
Août.....	8	5	6	11	8	10	8	0
Septembre.....	7	2	5	11	8	4	7	11
Octobre.....	6	6	5	0	8	4	7	7
Novembre.....	11	4	5	2	12	1	7	5
Décembre.....	13	3	9	4	11	7	8	10
1896.								
Janvier.....	13	7	9	5	11	3	9	5
Février.....	12	6	10	0	9	10	8	11
Mars.....	14	6	12	10	11	5	10	0
Avril.....	26	9	14	2	22	9	11	3
Mai.....	18	3	11	11	15	0	11	1
Juin.....	11	10	9	0	10	10	9	6

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur les buses de l'écluse de Sainte-Anne, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Ecluse n° 1, busc inférieur.				Ecluse n° 1, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.
1895.								
Juillet.....	10	8	9	3	13	2	11	3
Août.....	11	5	9	4	11	5	11	0
Septembre.....	9	3	8	10	11	3	10	5
Octobre.....	8	10	8	6	10	5	10	1
Novembre.....	9	6	8	3	11	1	10	1
Décembre.....	11	2	9	2	13	7	10	7
1896.								
Janvier.....	13	2	11	5	13	10	12	1
Février.....	12	3	11	3	12	3	11	6
Mars.....	11	7	9	8	11	11	11	1
Avril.....	15	0	10	1	18	8	11	5
Mai.....	13	10	11	2	17	2	14	2
Juin.....	11	9	10	9	14	4	12	7

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAL DE CARILLON.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses des écluses nos 1 et 2 du canal Carillon, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Ecluse n° 1, busc inférieur.		Ecluse n° 2, busc supérieur.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
1895.	pds	pcs.	pds	pcs.
Juillet.....	14	8	12	2
Août.....	12	6	12	6
Septembre.....	12	5	11	7
Octobre.....	11	8	11	3
Novembre.....	12	4	11	5
Décembre.....	15	5	12	1
1896.	pds	pcs.	pds	pcs.
Janvier.....	17	1	14	0
Février.....	14	6	13	7
Mars.....	13	9	12	10
Avril.....	20	5	12	10
Mai.....	19	4	15	9
Juin.....	16	1	13	10

CANAL DE GRENVILLE.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buses des écluses nos 3 et 7 du canal Grenville, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Ecluse n° 3, busc inférieur.		Ecluse n° 7, busc supérieur.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
1895.	pds	pcs.	pds	pcs.
Juillet.....	17	9	14	8
Août.....	14	11	14	5
Septembre.....	14	10	13	7
Octobre.....	13	6	13	3
Novembre.....	14	8	13	3
Décembre.....	18	6	14	6
1896.	pds	pcs.	pds	pcs.
Janvier.....	25	0	18	0
Février.....	25	6	23	0
Mars.....	24	6	18	0
Avril.....	25	10	17	0
Mai.....	24	7	20	0
Juin.....	20	4	17	2

CANAL LACHINE.

ÉTAT des amendes perçues durant l'exercice clos le 30 juin 1896.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dom-mages.	Total.
1895.			\$ c.	\$ c.	\$ c.
18 juillet.	Barge "Sultan".....	D. Anderson.....	4 00	.....	4 00
11 sept.	Steamer "Shickluna".....	Doré et Cie.....	20 00	.....	20 00
6 nov.	Chalan "Phillippe".....	N. Paul.....	4 00	.....	4 00
13 déc.	Barge "Michigan".....	D. Anderson.....	4 00	.....	4 00
do	do "Erie".....	do.....	4 00	.....	4 00
do	do "Arab".....	do.....	4 00	.....	4 00
1896.					
4 juin	Goëlette "Arlina".....	J. Frenette.....		5 00	5 00
					45 00

J. O'NEILL,
Percepteur.

CANAL CHAMBLY.

ÉTAT des amendes perçues durant l'exercice clos le 30 juin 1896.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dom-mages.	Total.
1895.			\$ c.	\$ c.	\$ c.
21 août.	Bateau "S. M. Weed".....	D. Surprenant.....	5 00	.....	5 00
7 sept.	do "Nettie".....	J. Mylott.....	.....	5 00	5 00
4 nov.	Barge "Negociant".....	U. Laroche.....	.....	1 50	1 50
9 do	do "T. Cormier".....	B. Cormier.....	.....	10 00	10 00
15 do	do "Nationale".....	Wm. Charland.....	2 00	8 00	10 00
					31 50

M. D. S. MARTEL,
Percepteur.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

ÉTAT des amendes perçues durant l'exercice clos le 30 juin 1896.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dom-mages.	Total.
1895.			\$ c.	\$ c.	\$ c.
19 août	Steamer "Maud".....	Cie de Navig. de la riv. Ottawa.....	.....	60 00	60 00
					60 00

CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
PETERBOROUGH, 4 juillet 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre sous ce pli le rapport annuel sur les travaux confiés à mes soins pour l'exercice clos le 30 juin 1896. Le canal de la Trent est un terme qui s'applique à une série d'étendues d'eau entre la baie de Quinté, sur le lac Ontario, et la baie Georgienne, sur le lac Huron, lesquelles dans leur condition actuelle ne forment point cependant une navigation continue. Le canal en question a d'abord été commencé par le gouvernement impérial vers l'année 1835, et il a même voté l'argent nécessaire à son parachèvement, mais la somme a été ensuite dépensée pour réprimer la rébellion de l'année 1837. Une somme considérable d'ouvrage fut faite, et les étendues d'eau en question rendues navigables ont toujours été utilisées depuis. La distance entre la baie Georgienne et le lac Ontario par la ligne de navigation projetée est d'environ 200 milles, dont 15 à 20 milles seulement seront un canal réel, le reste se composant de lacs et de rivières canalisés. Quand on aura terminé les deux divisions actuellement en voie de construction l'on aura une étendue navigable d'environ 160 milles de navigation directe, outre à peu près le même parcours de navigation latérale depuis les Chutes de Heeley sur la rivière Trent jusqu'aux ports du lac Simcoe.

ENTRETIEN,

La navigation s'est fermée sur le bief central le 21 novembre 1895 pour se rouvrir le 20 avril 1896. Sur le bief inférieur la navigation s'est fermée le 22 novembre 1895 et s'est rouverte le 18 avril 1896. Rien n'a arrêté la navigation dans le cours de la saison. L'eau s'est maintenue dans les biefs à une bonne hauteur navigable. Le nombre total des éclusages a été de 3,743. Cela ne représente cependant pas complètement le trafic du canal, car sur quelques-unes des plus longues étendues d'eau les routes régulières ne traversent aucune écluse, de sorte qu'il n'y est tenu aucune note de la navigation. Il y a sur le bief central 25 steamers qui naviguent entre Lakefield et le lac Balsam, et sur le bief inférieur entre Peterborough et les Chutes de Heeley, sept.

RÉPARATIONS.

Les réparations suivantes ont été faites :

Peterborough.

On a reconstruit en entier et couvert de gravier le barrage latéral, en sorte que l'on n'éprouve maintenant aucune peine à retenir l'eau au niveau navigable. Les murailles de l'écluse ont été jointoyées et l'on a donné une couche de peinture aux portes. Il a été aussi construit de nouvelles plates-formes à l'extrémité d'aval de l'écluse pour l'usage de ceux qui font fonctionner les portes. On a aussi également réparé le mécanisme d'ouverture et de fermeture des portes.

Buckhorn.

Le hangar de cette station a été complètement recouvert de gravier.

Chutes de Fénélon.

Le chemin a été construit en arrière de l'écluse afin de donner accès au quai de la rue Colborne.

Il a été également fait de menues réparations aux stations suivantes : Bobcaygeon, Lovesick, Burleigh, la pointe de Young et Hastings.

REVENU.

Deux maries-salopes et un chalan ponté ont été construits à Lakefield à l'entrepris par H. Walters, Lindsay.

Hastings.

Un nouveau déversoir a été construit dans le barrage avec une ouverture de 26 pieds et 7 pieds de profondeur. Ce déversoir sert à protéger lors de la crue des eaux les terres en culture situées sur les rives. Il faudra encore faire autre chose pour permettre à l'eau de s'échapper, au printemps.

Crique Emily.

La crique a été creusée et redressée afin de permettre aux allèges de monter plus haut pour prendre des chargements de grain, etc.

Bobcaygeon.

L'entrée d'aval de l'écluse a été draguée et une pile de dérivation construite. Cela a beaucoup amélioré l'entrée.

LEVÉS DE PLANS.

Le levé des plans des sections 2 des divisions de Peterborough-Lakefield et de Simcoe-Balsam a été terminé. Le droit de passage nécessaire dans ces deux sections a été acheté et payé sur presque tout le parcours.

Conformément à vos instructions on s'est mis à faire le levé des plans des divisions de Trenton-Frankford et de Couchiching-Baie-Georgienne, et à la fin de l'année les travaux n'étaient pas encore terminés.

CAPITAL.

Entre Balsam et le lac Cameron il y a dans la rivière un haut-fond où l'eau n'a pas plus de 3 pieds et demi de profondeur, le fond consistant en roc. On est actuellement à creuser un chenal de 4,600 pieds de longueur et de 90 pieds de largeur avec une profondeur de 7 pieds. On est occupé dans le moment à forer le roc, et après que celui-ci aura été pétardé les fragments en seront dragués. Treize mille trous ont été percés et il faudra en pratiquer encore à peu près mille. Si l'on n'avait pas fait ces travaux la navigation entre le lac Balsam et les lacs d'aval aurait été interceptée.

CONSTRUCTION.

Section n° 1, division de Simcoe-Balsam.

Les travaux sur la section n° 1, division de Simcoe-Balsam, ont été commencés par l'entrepreneur, Andrew Onderdonk, le 22 avril 1895, et ont été poursuivis sans interruption jusqu'à la fin de l'exercice. Les excavations dans le roc sont à peu près à moitié terminées: quantité excavée, 200,000 verges cubes. Le creusage dans la terre est achevé pour les deux tiers environ: quantité excavée, 160,000 verges cubes.

Cette entreprise coûtera à peu près \$475,000. Aucun ouvrage en dehors des excavations, sauf l'exhaussement des routes et des ponts, n'a été fait. Une petite quantité de bois a été livrée. Il reste à construire: deux piles d'entrée, deux barrières de protection, deux barrages régulateurs, des piles en béton pour un pont tournant à voitures et à piétons, un pont à haut niveau aussi pour voitures et piétons et un pont de chemin de fer. Les travaux sur cette section ont été jusqu'ici exécutés d'une manière très satisfaisante.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Section n° 1, division de Peterborough-Lakefield.

Les travaux sur cette section ont été adjugés à MM. Brown, Love et Aylmer. Ces derniers se sont mis à l'œuvre le 19 août 1895, et depuis cette date les travaux ont été poursuivis sans interruption. Pendant l'hiver on a creusé dans le roc. A la fin de l'année, 13,000 verges cubes de roc et 42,000 verges cubes de terre avaient été enlevées. A part cela, on n'a fait que construire des ponceaux sous les chemins et donner à ceux-ci la déviation voulue. La fosse pour l'écluse n° 4 a été préparée pour recevoir le béton. On est à mettre en place l'outillage pour préparer et distribuer le béton. Il reste encore à construire : 5 écluses en béton, avec portes complètes, 4 barrages à pertuis, une barrière de protection, deux piles d'entrée et des culées pour un pont à Lakefield.

Les travaux marchent d'une manière très satisfaisante sur cette section.

Section n° 2, division de Peterborough-Lakefield.

Les travaux sur cette section ont été adjugés à Corry et Laverdure. Ceux-ci ont commencé les opérations le 21 mai. A la fin de l'année, il avait été enlevé 43,000 verges cubes de terre. Pendant le cours de l'année on a aussi construit des ponceaux sous les chemins et l'on a élargi la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique aux abords du pont tournant.

Voici les ouvrages qu'il y a encore à faire : une écluse, avec portes complètes, les piles, les culées et les garde-fous pour trois ponts tournants à voitures et à piétons, un pont à haut niveau, un ponceau et un barrage à pertuis. Il faudra aussi du béton pour une écluse hydraulique.

Les superstructures pour les ponts et le ciment pour le béton ne sont compris dans aucun des contrats.

MATÉRIEL.

Dragueur "Otonabee".

Le dragueur *Otonabee* a été constamment en usage, l'année dernière, sauf durant les mois d'hiver. Le chenal en avant du quai à Lakefield a été nettoyé, les entrées d'amont et d'aval des écluses de Bobcaygeon ont été approfondies et élargies, le chenal de la crique Emily a été redressé. Au mois d'octobre, le dragueur a été conduit à Rosedale, où il a été employé jusqu'à la fin de l'année à excaver le chenal entre Balsam et le lac Cameron.

Deux maries-salopes et un chalan ponté, dont le besoin se faisait vivement sentir, ont été ajoutés au matériel de dragage.

Remorqueur "Empire".

Le remorqueur *Empire* a été employé pendant l'année à touer le dragueur *Otonabee*, à poser des bouées dans le chenal pour la navigation, à livrer du bois pour les divers travaux de réparation, à transporter du gravier pour étancher les barrages, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHD. B. ROGERS,
Ingénieur surintendant.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef, chemins de fer et canaux,
Ottawa.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum du niveau de l'eau à chacune des écluses du canal de la Trent pour l'exercice clos le 30 juin 1896.

Localité.	1895.											
	Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.	
	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.
Hastings.....	7 pds.	5 pes.	7 pds.	11 pes.	7 pds.	8 pes.	7 pds.	8 pes.	7 pds.	8 pes.	7 pds.	8 pes.
Peterborough.....	6 pds.	1 pes.	5 pds.	10 pes.	6 pds.	8 pes.	6 pds.	7 pes.	6 pds.	8 pes.	6 pds.	7 pes.
Lakefield.....	6 pds.	1 pes.	5 pds.	3 pes.	6 pds.	6 pes.	5 pds.	11 pes.	5 pds.	9 pes.	5 pds.	9 pes.
Pointe de Young.....	6 pds.	8 pes.	6 pds.	5 pes.	6 pds.	10 pes.	6 pds.	6 pes.	5 pds.	9 pes.	5 pds.	9 pes.
Chutes de Burleigh.....	5 pds.	6 pes.	5 pds.	5 pes.	5 pds.	5 pes.	5 pds.	5 pes.	5 pds.	5 pes.	5 pds.	5 pes.
Lovesick.....	6 pds.	1 pes.	5 pds.	9 pes.	5 pds.	5 pes.	5 pds.	5 pes.	4 pds.	1 pes.	0 pds.	0 pes.
Buckhorn.....	6 pds.	5 pes.	6 pds.	1 pes.	6 pds.	6 pes.	5 pds.	10 pes.	5 pds.	9 pes.	5 pds.	6 pes.
Bobcaygeon.....	6 pds.	10 pes.	6 pds.	6 pes.	6 pds.	9 pes.	6 pds.	5 pes.	6 pds.	1 pes.	1 pes.	6 pes.
Chutes Fénélon.....	6 pds.	1 pes.	5 pds.	10 pes.	6 pds.	5 pes.	5 pds.	0 pds.	5 pds.	3 pes.	1 pes.	7 pes.

Localité.	1896.											
	Janvier.		Février.		Mars.		Avril.		Mai.		Juin.	
	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Maxi- mum.	Mini- mum.
Hastings.....	7 pds.	2 pes.	7 pds.	1 pes.	7 pds.	11 pes.	7 pds.	9 pes.	11 pes.	6 pds.	9 pes.	10 pes.
Peterborough.....	8 pds.	9 pes.	6 pds.	1 pes.	6 pds.	5 pes.	5 pds.	0 pds.	9 pes.	6 pds.	9 pes.	8 pes.
Lakefield.....	7 pds.	7 pes.	5 pds.	7 pes.	8 pds.	0 pes.	0 pds.	0 pes.	8 pds.	9 pes.	3 pds.	1 pes.
Pointe de Young.....	5 pds.	1 pes.	6 pds.	6 pes.	5 pds.	5 pes.	6 pds.	4 pes.	4 pds.	10 pes.	10 pes.	3 pes.
Chutes de Burleigh.....	5 pds.	8 pes.	5 pds.	5 pes.	5 pds.	5 pes.	4 pds.	4 pes.	6 pds.	5 pes.	6 pds.	2 pes.
Lovesick.....	7 pds.	0 pes.	6 pds.	2 pes.	5 pds.	5 pes.	5 pds.	9 pes.	6 pds.	6 pes.	9 pds.	6 pes.
Buckhorn.....	6 pds.	9 pes.	5 pds.	2 pes.	6 pds.	1 pes.	5 pds.	4 pes.	9 pds.	5 pes.	0 pds.	8 pes.
Bobcaygeon.....	6 pds.	6 pes.	5 pds.	6 pes.	6 pds.	7 pes.	5 pds.	1 pes.	7 pds.	6 pes.	3 pds.	6 pes.
Chutes Fénélon.....	5 pds.	5 pes.	5 pds.	3 pes.	5 pds.	5 pes.	2 pds.	7 pes.	5 pds.	4 pes.	8 pds.	10 pes.

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur surintendant.

CANAL RIDEAU.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
OTTAWA, 2 juillet 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel des travaux exécutés sur le canal Rideau durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

La navigation s'est fermée à Ottawa le 30 novembre 1895.
do do Kingston-Mills le 20 novembre 1895.
do s'est ouverte à Ottawa le 1^{er} mai 1896.
do do Kingston-Mills le 1^{er} mai 1896.

Sur tous les biefs montant d'Ottawa jusqu'au bief de partage (lac Rideau d'en haut) l'eau a été maintenue de manière à donner continuellement la profondeur voulue sur les seuils des buses, pendant toute la durée de la navigation.

Dans le bief de partage, toutefois, à cause de la sécheresse prolongée, l'eau est devenue si basse que vers la fin de la saison seuls les petits vapeurs et les chalans légèrement chargés ont pu passer la tranchée conduisant du lac à l'écluse de Newboro'.

L'eau dans le lac Ontario a aussi tellement baissé qu'à la clôture de la navigation, sur un parcours de 6 milles à partir de l'entrée d'aval du canal, à la station d'écluses de Kingston-Mills, jusqu'à la ville de Kingston, la navigation était presque impossible, surtout à l'endroit connu sous le nom de "Haut-fond du Panier" (*Basket Shoal*), à environ un demi-mille en aval des écluses.

La crue du printemps a été extraordinairement forte cette année; on n'avait jamais vu rien de pareil depuis 25 ans. Mais je suis heureux de pouvoir dire que, malgré que des dommages aient été causés par la glace et l'eau à divers endroits le long du canal, des réparations temporaires ont été promptement faites et la navigation n'a pas été retardée du tout.

L'hiver prochain, des réparations permanentes seront effectuées là où ce sera nécessaire; en attendant il n'y a rien à craindre.

Voici les principales réparations et les travaux qui ont été faits aux diverses stations d'écluses et aux ponts le long de la ligne de navigation:—

OTTAWA.

Le bassin de l'est ayant été loué à la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, dont la voie le traverse, se trouve fermé à la navigation. Le bassin de l'Ouest à partir du pont de la rue Maria jusqu'à la tête de la tranchée conduisant aux écluses a été nettoyé et de nouveaux quais ont été construits tout autour par la compagnie en question, aux frais de celle-ci, et depuis l'endroit en question, aux frais de celle-ci, et depuis l'endroit en dernier lieu mentionné jusqu'à l'entrepôt de Bate et C^{ie}, un nouveau quai a été érigé par le ministère sous ma surveillance. La superficie navigable du bassin se trouve ainsi diminuée, mais d'un autre côté les bateaux ont beaucoup plus de facilités pour décharger leurs cargaisons et les lieux présentent une bien plus belle apparence. On a reconstruit une paire de portes d'écluses et les cadres des ventelles ont été réparés. Quatre nouvelles poulies de chaîne ont été posées aux écluses. Un nouveau poêle a été acheté pour la maison des éclusiers. Un trottoir a été construit pour les haleurs à partir du côté d'amont du pont des Sapeurs jusqu'à l'extrémité du nouveau quai en face de l'entrepôt de Bate. De menus réparations ont aussi été faites à la station.

PONT TOURNANT D'OTTAWA-EST.

Le tablier de ce pont a été refait à neuf avec des madriers de pin blanc de trois pouces.

PONT TOURNANT DE LA RUE BANK.

Les garde-fous des deux côtés des abords ont été reconstruits. Un tuyau a été placé entre le conduit d'eau de la ville et la maison du gardien du pont, et un évier ainsi qu'un tuyau de trop-plein ont été posés dans la maison en question.

ECLUSES DE HARTWELL.

Deux paires de portes d'écluses ont été reconstruites et l'on a eu besoin de 12 nouvelles poulies de chaîne. Une des maisons des journaliers préposés au service des écluses a été réparée et a été pourvue ainsi que la maison de l'éclusier d'un châssis double. Des poteaux pour une nouvelle clôture ont été plantés en avant d'une des maisons des journaliers le long du chemin, mais le fil métallique n'y a pas encore été posé. Le chemin de halage en amont de la traverse du chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa a été élargi sur une étendue d'environ 200 verges. L'estacade de protection sur le lac de Dow a été remise en place, les ancrs ayant dérapé.

ECLUSE DE HOGSBACK.

Le pont tournant qui traverse les écluses a été replanché avec des pièces de pin de 3 pouces. Une triple estacade de pièces de bois variant en dimension de 17 x 17 pouces et 12 x 12 pouces a été placée entre les brise-glaces situés en amont des déversoirs de trop-plein. Cette estacade a été brisée lors de la crue des eaux, le printemps dernier, mais seulement après qu'elle eût rempli le but pour lequel on l'avait établie en retenant les glaces jusqu'à ce qu'elles se fussent rompues en petits fragments. Quatre rangs de madriers ont été détachés par la glace de la pile d'appui d'amont du pont tournant, mais ce dommage a été promptement réparé. On a déposé de l'argile sur le grand barrage pour empêcher les fuites d'eau.

Le droit de passage à travers la réserve de l'artillerie, sur le bord de la rivière du côté de Gloucester, a été concédé à M. De Wand en échange de son chemin privé, qui part de la carrière de l'Etat et va jusqu'au barrage, ce chemin étant beaucoup plus commode pour le ministère et pour le public.

ÉCLUSE DES RAPIDES NOIRS.

Un nouveau caisson de 150 pieds de long, rempli de pierres, a été construit en aval du barrage pour remédier à l'affouillement causé par un contre-courant produit par l'un des déversoirs de trop-plein. Les piles d'amont des deux déversoirs de trop-plein ont été réparés. L'on a eu besoin de 6 nouvelles poulies de chaîne. Cette station a beaucoup souffert lors de la crue, mais des réparations temporaires ont été promptement faites et la navigation n'a pas été retardée. Les réparations permanentes voulues seront effectuées l'hiver prochain.

ÉCLUSE DE L'ÎLE LONGUE.

Le mur en arrière de l'écluse d'amont a été démolé et reconstruit en ciment. Les radiers du canal de décharge ont été pourvus de palplanches jointives de 10 pouces x 10 pouces x 24 pieds, et pour cela une nouvelle sonnette a été construite et ajoutée à la liste du matériel affecté au service du canal. La sonnette en question, vu son mode de construction, peut être facilement transportée d'un endroit à un autre. Afin de pouvoir enfermer les palplanches à sec, on a établi un batardeau sur le haut-fond du Cheval-Blanc. La maison de l'éclusier a été recouverte de bardeaux et de menues réparations ont été faites à la station.

PONT DE MANOTICK.

Ce pont n'a pas eu besoin de réparations cette année.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

PONT WELLINGTON.

Ce pont n'a pas non plus eu besoin de réparations cette année.

PONT DE BENNETT'S-LANDING.

De légères réparations ont été faites au tablier.

ÉCLUSE DES RAPIDES DE BURRITT.

La maison de l'éclusier a été réparée à l'intérieur, et de menues réparations ont été faites à la station ainsi qu'au pont.

ÉCLUSES DES RAPIDES DE NICHOLSON.

De menues réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSE DE LA CARRIÈRE DE CLOWE.

Des pièces d'arrêt ont été achetées pour le déversoir de trop plein et de légères réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSES DE MERRICKVILLE.

Les deux murs de soutènement en moëllons à assises régulières, avec joints remplis de ciment de Portland, le long du côté ouest du chemin qui traverse les écluses, ont été terminés cette année; ces murs avaient été commencés l'année dernière en vertu d'un contrat avec M. M. Ryan, de Smith's-Falls. Une solide balustrade en fer a été posée sur les murs en question et un trottoir de 6 pieds a été construit en dedans de ceux-ci. On a reconstruit une paire de portes d'écluse. Les deux barrages du côté nord et du côté des déversoirs de trop-plein ont été réparés. L'hiver dernier, la tranchée dans le roc à partir de la tête des écluses jusqu'à la rivière, distance d'environ 1,350 pieds, a été creusée, au moyen de pétardement, de 18 à 24 pouces. Un barrage pour mettre à sec la tranchée a été établi à l'extrémité d'amont de celle-ci. Ces travaux ont été faits à la journée, et la tranchée est maintenant navigable, même à eau la plus basse, pour tous les navires qui passent sur le canal.

ÉCLUSE DES RAPIDES DE MAITLAND.

De menues réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSE DES RAPIDES D'EDMOND.

On a reconstruit une paire de portes d'écluse. La maison de l'éclusier a été réparée et de légères réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSES D'OLD-SLY.

Le chemin et les abords du pont tournant ont été exhausés et réparés, et de menues réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSES COMBINÉES DE SMITH'S-FALLS.

Des fuites d'eau qui s'étaient produites dans le bassin ont été bouchées. De nouveaux cadres de ventelles ont été posés à l'écluse du milieu, et de menues réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSE DÉTACHÉE DE SMITH'S-FALLS.

L'ancienne maison en pierre de l'éclusier a été démolie et remplacée par un cottage en brique d'un plan plus moderne; ce cottage, qui a été construit à l'entrepris par M. M. Ryan, a coûté \$1,150. Le barrage de retenue a été reconstruit et exhaussé de 10 pouces; le niveau du bief d'amont se trouve ainsi plus élevé, ce qui permet aux bateaux de passer facilement sur les hauts-fonds de roches qui se rencontrent dans le chenal. Le remblai du chemin de la Lombardie a été réparé et de menues réparations ont été faites à la station. Un nouveau pont tournant a été construit au pied de l'écluse par contrat avec la compagnie dite "Weddell Bridge Co", de Trenton; mais il faudra encore ériger un pont sur le canal de décharge et faire un chemin entre les deux ponts avant que la traverse soit complète.

ÉCLUSE DE POGNAMALIE.

Neuf pièces d'arrêt ont été achetées pour le barrage situé à la tête de la tranchée d'amont. Deux cadres de ventelles ont été posés et de menues réparations ont été faites à la station.

PONT D'OLIVER.

La travée tournante fut dérangée par un chalan qui la frappa; mais elle fut promptement remise en place et la navigation ne subit aucun retard. Des bateaux transportèrent le public d'une rive à l'autre pendant que les réparations étaient à se faire.

BRANCHE DE PERTH.

Trois paires de portes d'écluses ont été reconstruites. Douze nouvelles poulies de chaîne ont été posées. Un nouveau magasin a été construit et de menues réparations ont été faites à la station. Dans la ville de Perth, le pont tournant de la rue Gore a été replanché. Les trois autres ponts n'ont pas eu besoin de réparations. Les quais du bassin seront prochainement replanchés.

ÉCLUSE DES "NARROWS."

On a déposé du gravier et des pierres sur la longue levée. Des débris qui se trouvaient en amont des portes supérieures ont été enlevés par un plongeur. L'argile bleue que l'on est actuellement à extraire de la tranchée de Newboro' est déposée par des chalans le long du barrage pour empêcher les fuites d'eau.

ÉCLUSE DE NEWBORO'.

Un barrage permanent a été construit à travers l'embouchure de la tranchée et pourvu de pièces d'arrêt en orme de 40 pieds. Les portes d'amont de l'écluse ont été renversées et les cèdres des ventelles ont été réparés. Un puits de 5 pouces a été creusé à une profondeur de 35 pieds dans le roc pour alimenter la maison de l'éclusier. L'hiver dernier, la tranchée sur une distance d'environ 2,200 pieds a été approfondie de 18 à 24 pouces au moyen de pétardement, les travaux ayant été faits à la journée. Cette tranchée a toujours été extrêmement difficile à passer dans les derniers jours de la saison de navigation, vu qu'elle est peu profonde et qu'elle fait partie du bief de partage, qui est toujours le premier à baisser. Les travaux exécutés l'hiver dernier permettront aux navires de naviguer dans ces parages sans difficulté à toutes les phases de l'eau. Une certaine partie du fond de cette tranchée composée d'argile bleue, n'a pas été draguée l'hiver dernier, le roc seulement ayant été enlevé; mais le dragueur est actuellement à creuser dans l'argile et tout sera terminé d'ici à environ trois semaines.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉCLUSE DE CHAFFEY.

Une nouvelle maison a été construite pour le journalier préposé à l'écluse. Le pont tournant et ses abords ont été réparés. Un puits de 5 pouces a été creusé sur une profondeur de 44 pieds dans le roc pour alimenter la maison de l'éclusier.

ÉCLUSE DE DAVIS.

Le seuil d'amont de l'écluse a été reconstruit par nos propres maçons; de menues réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSES DES CHUTES DE JONES.

Les portes de tête de l'écluse d'amont ont été réparées. Quatre nouveaux cadres de ventelles ont été posés et de menues réparations ont été faites à la station. Le pont tournant a été réparé. Le barrage de Morton, qui se trouve sous la surveillance de l'éclusier d'ici, a subi des réparations; mais il a été violemment secoué lors de la crue du printemps, et bien qu'il soit en assez bon état pour cette saison, il faudra le reconstruire l'hiver prochain.

ÉCLUSES DE BREWER'S-MILLS (EN HAUT).

Deux nouvelles poutres tournantes ont été posées aux portes. Les levées ont été réparées et de légères réparations ont été faites au pont ainsi qu'à la station.

ÉCLUSES DE BREWER'S-MILLS (EN BAS).

Le pont tournant et l'appareil qui le fait fonctionner ont été réparés. Cinquante verges cubes de gravier ont été déposées sur les chemins de l'écluse et du barrage. De menues réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSES DE KINGSTON-MILLS.

Un nouveau magasin a été construit ici. Une nouvelle poutre tournante a été posée à une des portes. Les pertuis ont été réparés. Cent verges cubes de pierres ont été déposées sur les levées et diverses réparations ont été faites à la station.

Au printemps, les réparations ordinaires, consistant dans le jointoiment des murs des écluses, le peinture des portes, etc., ont été faites par les éclusiers et les journaliers préposés aux écluses. La fourniture de 5,000 pieds cubes de madriers de chêne blanc a encore été adjugée à M. H. Harris, d'Ottawa. Deux cent sept barils de ciment de Portland ont été achetés de M. McRae, d'Ottawa, et environ cent barils de ciment de Hull ont été livrés par MM. C. B. Wright et Fils, de Hull, P. Q.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

La coque du dragueur *Rideau* a été calfatée d'un bout à l'autre. De nouveaux tirants ont été posés à la grue et la chaudière a été pourvue de tubes neufs. Des ancrs en chêne blanc de 12 pouces x 14 pouces x 25 pieds ont été mises en place, et l'on a fait faire un nouveau manche de cuiller. Le remorqueur *Shanly* n'a eu besoin que de menues réparations, telles que peinture, etc. Ce remorqueur ne peut pas faire le service lorsque la saison de navigation tire à sa fin, à cause de son fort tirant d'eau et du peu de hauteur des divers biefs. Il faudra l'allonger d'environ 15 ou 20 pieds et placer sa chaudière plus en avant, ce qui aura pour effet de diminuer son tirant d'eau et lui permettra d'aller n'importe où sans difficulté. Le dragueur a

été employé pendant tout le cours de la dernière saison à creuser la tranchée de Newboro' et l'entrée du lac. Tout le matériel de dragage, se composant d'un dragueur, de quatre chalans à clapets latéraux et d'une allège plate, sont en bon état.

Ci-joint se trouve un tableau indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau pour chaque mois de l'année aux stations d'écluses d'Ottawa et de Kingston-Mills.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ARTHUR T. PHILLIPS,

Ingénieur surintendant intérimaire.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

CANAL RIDEAU.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau sur les seuils d'aval des écluses à Ottawa et Kingston-Mills, respectivement, pour chacun des mois de l'exercice clos le 30 juin 1896.

OTTAWA.				KINGSTON-MILLS.			
Maxima.		Minima.		Maxima.		Minima.	
	pds. pcs.		pds. pcs.		pds. pcs.		pds. pcs.
1er juillet. . .	13 2	31 juillet.....	8 8	1er au 3 juill.	6 9	25 au 31 juillet	6 5
27 août.	9 5	3 août.....	8 5	1er au 14 août	6 5	10 au 31 août..	6 4
1er septembre	9 0	28 et 29 sept..	7 0	1er au 4 sept.	6 4	15 au 30 sept..	6 1
11 et 15 sept..	7 3	30 et 31 oct...	6 4	1er au 4 oct..	6 1	31 octobre....	5 7
26 et 27 nov...	8 0	6 et 7 nov....	6 1	1er au 11 nov.	5 7	27 au 30 nov...	5 9
31 décembre...	13 6	18 au 20 déc..	7 8	24 au 31 déc...	6 0	1er au 8 déc...	5 9
3 janvier.	15 2	31 janvier.....	11 0	1er au 6 janv.	6 0	20 au 31 janv..	5 10
1er février. . . .	10 10	29 février.....	9 0	1er février...	5 10	29 février.....	7 2
26 et 27 mars..	9 8	5 au 8 mars...	9 0	1er au 5 mars	7 2	12 au 31 mars..	7 0
24 et 25 avril..	25 4	1er au 7 avril..	9 6	9 au 30 avril.	7 3	1er au 11 avril	7 1
1er mai	21 2	31 mai.	15 6	30 et 31 mai...	7 10	1er mai.....	7 3
11 et 12 juin...	16 4	30 juin.....	11 11	1er au 6 juin.	7 10	23 au 30 juin..	7 8

ARTHUR T. PHILLIPS,

Ingénieur surintendant intérimaire.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,

OTTAWA, 2 juillet 1896.

DIVISION DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT.

CORNWALL, 1^{er} juillet 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les travaux d'agrandissement des canaux sous ma surveillance, pour l'exercice finissant le 30 juin 1896.

CANAL DE CONWALL.

(Ouvert au trafic en 1843.)

Le canal a une chute d'écluses totale de 48 pieds et sert à éviter les rapides du Long Saut.

Il s'étend vers l'ouest depuis la ville de Cornwall jusqu'au village de Dickinson's-Landing, distance de 11½ milles.

Il est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, sur un terrain allant en pente rapide vers le fleuve et se trouve beaucoup élevé au-dessus de celui-ci.

Les travaux d'agrandissement actuellement en marche comprennent le creusage, l'élargissement et le redressement du chenal primitif, le renforcement et la protection des levées, la construction de nouvelles écluses plus vastes, de canaux d'alimentation, de ponts, etc., etc. En outre, et cela n'était pas inclus dans le contrat primitif, il y a la construction de barrages à travers le chenal du nord ou de l'île de Sheik, avec le déversoir régulateur nécessaire, etc., sur l'île, ces ouvrages étant destinés à améliorer le chenal et à remédier aux inconvénients que présentent les levées sinueuses et imparfaitement construites qui se trouvent à l'ouest du village de Mille-Roches.

Comme aucun changement à l'alignement primitif n'avait été prévu dans le plan des travaux d'amélioration, l'attention du ministère fut attirée sur le fait que les navires de la classe pour laquelle le canal devait être agrandi auraient beaucoup de difficulté à y naviguer et que sur certaines courbes dans les sections n° 6 et n° 7, à l'ouest de Mille-Roches, il serait pratiquement impossible pour des navires d'une forte dimension de passer l'un à côté de l'autre.

L'agrandissement de l'entrée d'aval ou de l'est (section n° 1) a été commencé en 1876, et, sauf l'ancienne écluse n° 17, ainsi que le déversoir et le coursier des moulins, a été terminé en 1882.

La section n° 10 (entrée d'amont), qui avait été commencée en 1884, a été achevée en 1895.

En 1888, le reste des travaux nécessaires pour compléter l'élargissement du canal ont été adjugés à l'entreprise, et, à l'exception des sections n° 6 et n° 8, ne sont pas encore terminés.

En 1893, le contrat pour la section n° 4 a été modifié de manière à comprendre la construction des barrages de l'île de Sheik, qui sont à l'heure qu'il est presque achevés, et le contrat pour les sections n° 6 et 7, et certaines parties des sections n° 5 et 8, a été annulé.

ÉTAT des travaux actuellement en marche.

Localité.	Section.	Entrepreneurs.	Date du contrat.
Cornwall.....	2	Wm Davis et Fils.....	5 novembre 1888.
Ecluse n° 19.....	3	do do.....	do do
Maple-Grove.....	4	do do.....	do do
Barrage de l'île du Sheik.....	4	do do.....	19 juin 1893.
Mille-Roches.....	5	The Gilbert Blasting and Dredging Co.....	2 novembre 1888.
Moulinette.....	6	do do do.....	do do
Sand-Bridge.....	7	do do do.....	do do
Long-Sault.....	8	do do do.....	do do
Dickinson's-Landing.....	10	Jocks, Delorimier et Broder.....	7 avril 1884.

NOTE.—La section n° 2 comprend le parachèvement de la section n° 1. La section n° 4 comprend les barrages de l'île du Sheik. La section n° 8 est contiguë à la section n° 10.

On a retiré l'eau du canal le 15 mars 1896; le canal est resté à sec jusqu'au 30 avril suivant, ce qui a permis aux entrepreneurs de procéder aux travaux qui n'avaient pu se faire pendant le temps de la navigation.

C'est dans les carrières de Cornwall, de Maple-Grove et de Mille-Roches que l'on s'est procuré la pierre livrée pendant l'année.

Les travaux de maçonnerie, qui avaient été poursuivis pendant tout le cours de la saison de 1895 jusqu'à ce qu'ils eussent été arrêtés par la gelée au mois de novembre, ont été repris au mois de mars 1896 et continués sans interruption.

RÉSUMÉ DES TRAVAUX DE L'ANNÉE.

Section n° 2.

Durant l'été de 1895, un barrage a été construit en amont de l'ancienne écluse n° 18; le couronnement des assises du sommet de la maçonnerie ont été enlevés, reconstruits et exhausés de 2 pieds pour correspondre avec les nouveaux biefs; les murs des écluses ont été réparés.

Pendant que le canal était à sec, au printemps de 1896, les plates-formes qui se trouvaient dans les renforcements d'amont et d'aval de l'ancienne écluse n° 18 ont été enlevées et reconstruites. Les seuils des heurtoirs ont été renouvelés.

On a protégé au moyen de pierres les talus intérieurs des berges. Celles-ci ont été exhausées à certains endroits et leur alignement a été corrigé.

Un petit quai a été construit en avant des ateliers du canal et la cour a été exhausée et nivelée.

Le revêtement en pierres du talus extérieur de la berge à l'ouest de l'écluse n° 18 sont à peu près finis, mais en amont de l'écluse il y a encore beaucoup de nettoyage à faire.

Section n° 3.

L'excavation en amont et en aval du nouveau déversoir (écluse n° 19) a été complétée et l'on a commencé à se servir du déversoir en question.

Un barrage a été construit à travers la tête de la vieille écluse n° 19, et le couronnement ainsi que certaines parties de l'ancienne maçonnerie, là où c'était nécessaire, ont été enlevés et on est actuellement à les reconstruire. Pendant que le canal était à sec, au printemps, le renforcement d'aval de l'ancienne écluse n° 19 a été nettoyé et les plates-formes ont été renouvelées.

L'année prochaine, de nouveaux seuils de heurtoirs seront posés et les plates-formes des seuils des heurtoirs d'amont seront renouvelés.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les caissons à la tête et au pied de l'écluse ont été construits jusqu'au niveau de l'eau et lestés, mais ils ne sont pas encore terminés.

On a continué à protéger avec des pierres les talus intérieurs des berges. Celles-ci ont été exhausées et leur alignement a été corrigé.

Les travaux d'excavation sur cette section sont presque terminés.

Section n° 4.

Les caissons de dérivation ou de l'ancienne et de la nouvelle écluse n° 20 ont été terminés, et l'on est actuellement à déblayer et à niveler le terrain autour des écluses et entre celles-ci.

Au printemps de 1896, pendant que le canal était à sec, l'arche de l'ancien ponceau, à Robertson, a été démolie jusqu'au niveau du nouveau fond et le reste de la levée du nord a été enlevé, de sorte que le chenal entre les écluses n° 19 et n° 20 a maintenant partout la profondeur voulue.

Le bief en aval de l'écluse n° 20 peut à présent être temporairement abaissé d'environ 3 pieds, ce qui permettra de protéger avec des pierres les talus intérieurs des berges.

Section n° 5.

Tandis que l'eau était hors du canal, au printemps de 1896, un grand nombre de cailloux qui se trouvaient au fond du canal, à l'est du pont, ont été forés et pétardés.

Deux dragueurs ont fonctionné sur cette section pendant l'année 1895 et ont fait assez de progrès. Il n'y a pas eu de dragage, cette année, attendu que les entrepreneurs sont obligés d'attendre que les ponts de Mille-Roches soient terminés avant de se mettre à enlever l'ancien ponceau. En attendant, les dragueurs seront employés sur la section 8 à nettoyer le fond du canal et à creuser le chenal.

Section n° 8.

Les travaux d'excavation sur cette section seront terminés cette année.

Section n° 10.

Le cahier final des frais relativement aux travaux sur cette section a été préparé et transmis au ministère.

Pile de l'entrée d'amont.

Le renouvellement de la superstructure de la pile de l'entrée, que Wm. Davis et Fils avait été chargés d'effectuer en 1895, a été achevé. Les travaux ont été exécutés de manière à ne laisser rien à désirer.

Barrages de l'île de Sheik.

Le déservoir régulateur (barrage d'aval), commencé dans le cours de l'automne de 1895, a été terminé au printemps pendant que le canal était à sec, et comme les barrages avaient été virtuellement achevés en 1895, l'eau a été introduite dans le nouveau chenal à l'ouverture de la navigation, le 1er mai 1896.

Le remplissage s'est effectué graduellement; commencé à l'automne de 1895, il a été subséquemment contrôlé par des vannes posées dans l'ancien ponceau situé à Moulinette.

On est naturellement à draguer les entrées du chenal et tout sera fini dans quelques semaines; l'on commencera alors à se servir du nouveau chenal.

Pont de Mille-Roches.

Ce pont remplacera les ponceaux ou tunnels qui se trouvent à Mille-Roches et à Moulinette et donnera accès de la terre ferme à l'île du Sheik ainsi qu'à l'ancien

village de Mille-Roches. Les travaux préliminaires pour la construction du pont en question ont été commencés à l'automne de 1895 et repris le 15 mars dernier, date où le canal a été mis à sec. La maçonnerie des piles et des culées a été commencée le 30 mars et terminée le 1er mai. La superstruction, que la compagnie dite "Dominion Bridge Co." a été chargée de faire, sera achevée, assure-t-on, le 15 juillet 1896.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

POINTE-FARRAN.

(Ouvert au trafic en 1847.)

Ce canal a à peu près $\frac{3}{4}$ de mille de longueur et a une chute d'écluses de $3\frac{1}{2}$ pieds.

Il sert à éviter un court rapide en amont du village de la Pointe-Farran, situé à environ 5 milles à l'ouest du village de Dickinson's-Landing, tête du canal de Cornwall.

Un contrat pour ramener ce canal à ses dimensions primitives, savoir, 50 pieds de largeur au fond et 10 pieds de profondeur, a été passé avec la compagnie dite "Gilbert Blasting and Dredging Co". Les travaux sont en marche et seront terminés sous peu.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

(Ouvert au trafic en 1847.)

La chute d'écluses sur ce canal est de $11\frac{1}{2}$ pieds.

Le canal en question sert à éviter le rapide "Plat" et s'étend vers l'ouest depuis le village de Morrisburg jusqu'à la baie de Flagg, distance d'environ $3\frac{3}{4}$ milles.

Les travaux adjugés et actuellement en marche sont les suivants, savoir :—

Localité.	Section.	Entrepreneurs.	Date du contrat.
Morrisburg	1	Poupore et Fraser	26 janvier 1891.
Mariatown	2	Weddell Dredging Co.	12 do 1891.
New Road	1	Poupore et Fraser	26 do 1891.

NOTE :—Le changement de l'alignement, à l'est de l'écluse n° 4, autrefois section n° 4, est compris dans la section n° 3.

L'agrandissement du canal a été commencé en 1884, sur la section n° 4, c'est-à-dire à l'entrée d'amont ou de l'ouest. Les travaux ont été achevés sur cette section en 1888.

Les travaux d'agrandissement en marche à l'heure qu'il est, comprennent le creusage et l'élargissement de l'ancien chenal, la construction d'une nouvelle écluse plus vaste, d'un canal d'alimentation, et d'une pile d'entrée au village de Morrisburg.

Section n° 1.

Cette section s'étend vers l'ouest le long du fleuve, en face du village de Morrisburg, et comprend l'écluse à d'ascension.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Depuis que les travaux ont été commencés, on a fait un changement à l'alignement projeté de l'extrémité d'aval de cette section en mettant la ligne centrale de la nouvelle écluse parallèle à celle de l'ancienne écluse n° 231, ce qui améliorera la direction de l'entrée du fleuve et permettra aux navires remontant le Saint-Laurent d'éviter le courant.

La fondation en béton et en bois de l'écluse a été commencée au mois d'avril 1895.

La maçonnerie de l'écluse proprement dite, qui avait été commencée au mois de mai, a été terminée dans le cours du mois d'août 1895, et la maçonnerie des murs de l'écluse a été achevée au mois de novembre suivant.

La maçonnerie du mur de soutènement du nord a été terminée au mois d'octobre 1895, et une solide balustrade en fer a été posée près de l'extrémité orientale, entre les murs Augusta et Stafford.

La maçonnerie pour le mur de soutènement du sud a été commencée au mois de mai 1896 et n'est pas encore finie.

Les pompes qu'on avait établies dans la fosse de l'écluse ont cessé de fonctionner le 19 de juin et ont été enlevées à la même date.

Le dragage de l'entrée d'aval a été repris au mois de mai 1896.

Le caisson pour la pile d'entrée a été commencé dans le cours du mois de juin et n'est pas encore terminé.

La pierre pour la maçonnerie de l'écluse a été extraite de la carrière de Mille-Roches, canal de Cornwall, et l'on a fait venir de l'île de Wolfe et de Belleville celle qui a servi à la construction des murs de soutènement et d'extension.

Les portes de l'écluse sont maintenant terminées et seront mises en place dans quelques jours.

Le drainage de l'entrée d'aval de la nouvelle écluse a été repris le 13 mai 1896 et se poursuit actuellement.

Le caisson pour la pile qui doit être établie à l'entrée d'aval de la nouvelle écluse a été commencé le 8 juin 1896 et l'on y travaille encore à l'heure qu'il est.

Comme l'eau menace encore d'être basse, cet été, on est à faire des efforts pour que la nouvelle écluse, les murs d'extension et une partie suffisante du mur de soutènement du sud soient terminés le plus tôt possible de manière à permettre d'ouvrir un chenal à l'entrée d'amont de l'écluse pour établir la communication avec l'ancien canal, dont le creusage jusqu'au nouveau fond, sur une largeur limitée, a été commencé dans les premiers jours d'avril et achevé avant l'ouverture de la navigation.

Le batardeau qui se trouvait à l'extrémité orientale de la fosse de l'écluse a été enlevé et aussitôt que les portes auront été posées on pourra se servir de la nouvelle écluse.

Section n° 2.

Cette section commence à l'extrémité occidentale du village de Morrisburg et s'étend vers l'ouest jusque près de Mariatown.

Les travaux exécutés sur cette section consistent surtout en excavations.

Les travaux de dragage ont été terminés le 10 juillet 1895. Les matières extraites ont été employées à élargir et à renforcer les chemins de halage et les levées.

Le nivellement de la surface du chemin de halage et la réparation des talus de celui-ci ont été achevés le 30 juillet 1895, ce qui a mis fin aux travaux entrepris sur cette section.

Le cahier final des frais relativement aux travaux sur cette section a été préparé et transmis au ministère.

Section n° 3.

Cette section commence à une courte distance en amont de Mariatown et s'étend vers l'ouest jusque tout près de l'écluse de prise d'eau (n° 24).

Les travaux de dragage ont été poursuivis jusqu'au 3 décembre 1895, repris le 28 avril 1896, et sont en marche à l'heure qu'il est.

Lé 28 novembre 1895, les œuvres mortes et les machines du grand dragueur *Sir Hector* ont été incendiées. Les dommages, qui ont été très considérables, ont été réparés pendant l'hiver de 1895-96. Le dragueur a recommencé à fonctionner sur la section n° 1 le 16 avril 1896.

Vers le milieu de novembre 1895, le creusage du chenal était terminé sur toute l'étendue de cette section.

Les matières enlevées par le dragueur sont employées à élargir et à renforcer le chemin de halage.

Lorsque le talus du nord eut atteint une hauteur suffisante pour dépasser le niveau de l'eau, des journaliers, qu'on a pourvus d'attelages, de charrues et de grattoirs, ont été engagés et ont travaillé jusqu'au 8 octobre 1895.

Le 14 août 1895, on a commencé à protéger avec des pierres la berge du nord et on a continué à ce faire, à mesure que les travaux d'excavation progressaient, jusqu'au 4 novembre.

Pendant le mois de mars 1896, un barrage en coffrage a été établi à l'extrémité d'aval de la section et le canal a été mis à sec afin de permettre de pétarder des matières dures et de gros cailloux que les dragueurs n'avaient pu enlever.

Section n° 4.

Les travaux sur cette section ont été achevés en 1888.

Ils comprennent la construction d'une écluse de prise d'eau (n° 24) et d'un canal d'alimentation ainsi que la formation de l'entrée d'amont du canal et du prisme sur une courte distance en aval de l'écluse.

Depuis l'achèvement des travaux, il a été nécessaire de changer l'alignement à l'extrémité d'aval de cette section afin de permettre d'établir la communication avec la section n° 3.

CANAL DES GALOPS.

DIVISION DE LA POINTE AUX IROQUOIS.

(Ouvrte au trafic en 1847.)

Tel que construit d'abord, ce canal mesurait environ 3 milles de longueur, avec une chute de 5 pieds 7 pouces à l'écluse n° 25, dans le village des Iroquois, d'où il se prolonge vers l'ouest jusqu'à Presqu'Île, servant à éviter le rapide de la Pointe aux Iroquois et d'autres courants rapides, comme à la Pointe Sparrow-Hawk, etc.

Environ dix ans après avoir été terminé, on lui a fait subir des changements importants. Ainsi, on a baissé de 3 pieds 2 pouces le busc inférieur de l'écluse n° 25, et pris les moyens de régulariser la profondeur de l'eau sur le busc supérieur, et comme conséquence dans le canal, en le reliant au moyen d'une levée construite dans la rivière avec le canal des Galops à la Pointe Cardinal (écluse n° 26).

Il n'y a dans cette division aucun ouvrage en marche pouvant faire l'objet d'un rapport. Au commencement de mai 1896, les levés de plans, etc., pour l'agrandissement de cette division étaient assez avancés pour justifier le ministère à demander des soumissions. Des avis furent publiés en conséquence, et, après plusieurs ajournements, le ministère donna avis, le 26 juin, que les travaux ne seraient exécutés que plus tard.

DIVISION DE LA JONCTION.

(Ouvrte au trafic en 1856.)

La division de la Jonction commence à Presqu'Île et s'étend en amont jusqu'à l'écluse n° 26, au village de Cardinal.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le principal ouvrage qu'elle renferme est une levée d'environ $2\frac{1}{2}$ milles de longueur, construite dans la rivière, qui relie les divisions des Galops et de la Pointe aux Iroquois, et qui par là, ainsi que nous l'avons mentionné, donne plus de profondeur d'eau et les moyens d'en contrôler le niveau dans le bief de la Pointe aux Iroquois.

La chute entre les deux canaux plus haut mentionnés est de 1 pied $7\frac{1}{2}$ pouces.

Les travaux dans cette division ont été terminés en 1853.

Il n'y a dans cette division aucuns travaux en marche pouvant faire l'objet d'un rapport.

DIVISION DES GALOPS.

(Ouverte au trafic en 1846.)

Dans cette division, le canal (l'ancien canal des Galops) avait primitivement une chute d'écluse de 6 pieds 8 pouces, et s'étendait en amont depuis le village de Cardinal sur un parcours de 2 milles jusqu'à la tête du rapide des Galops, qu'il sert à éviter et qui commence à environ 7 milles à l'est de la ville de Prescott.

Quelques années après que le canal fut terminé, la jetée a été prolongée en amont au moyen de coffrages et la chute augmentée de $11\frac{1}{2}$ pouces.

Les nouvelles écluses des Galops (écluse de prise d'eau n° 27 et écluse d'ascension n° 28) se trouvent situées côte à côte et sont les écluses les plus à l'ouest sur la ligne de navigation du Saint-Laurent.

Entrée d'amont.—Les travaux actuellement en marche et dont MM. Murray et Cleveland ont l'entreprise, ont été commencés en 1889. Le contrat a été passé le 14 novembre 1888 et tout devait être fini le 15 juin 1891.

Les travaux comprennent la construction d'une écluse d'ascension communiquant avec le fleuve en aval du rapide, d'une écluse de prise d'eau et d'un canal d'alimentation; la démolition de l'ancienne écluse de prise d'eau, etc., ainsi que le creusement, l'élargissement et le redressement du chenal, à partir de l'entrée d'amont jusqu'à la baie Ronde, distance d'environ un mille.

Le nouveau canal d'alimentation, les murs de soutènement, etc., communiquant avec l'écluse de prise d'eau, ont été achevés à l'automne de 1895.

Les travaux de forage, de pétardement et de dragage ont été poursuivis sans interruption à l'entrée d'amont ou de l'ouest de la section de même que les travaux de creusement et d'élargissement de l'entrée d'aval des écluses de prise d'eau et d'ascension, et les batardeaux ont été démolis.

Le dragage à l'écluse d'ascension (n° 28) est presque terminé et l'on est à construire les caissons qui serviront à prolonger l'entrée du sud.

Des caissons détachés ont été enfoncés à travers la baie Ronde à partir de la tête de l'écluse de prise d'eau et la superstruction est commencée.

Depuis la pointe de M. Laughlin jusqu'à la tête du canal, le chenal a été redressé par une ligne de caissons protégés des deux côtés par un talus de roches; l'ancien ouvrage en coffrage qui part de la tête de la pile a aussi été protégé de la même façon et un mur solide en pierres dressées, formant la superstruction du côté intérieur (ou donnant sur le canal) de la pile, a été construit.

Il faudra encore prolonger la pile pour compléter l'entrée d'amont, et l'on est actuellement à construire des caissons à cette fin.

La pile en question sera étendue sur une longueur d'environ 300 pieds, et l'on croit que cela aura pour effet d'élever de 5 à 7 pouces le niveau sur le seuil de l'ancienne écluse de prise d'eau.

Les travaux ont été commencés sur la moitié sud du chenal vis-à-vis de l'ancienne écluse de prise d'eau et seront poursuivis aussi rapidement que possible de manière à ce que tout soit terminé à l'automne, saison où selon toute probabilité l'eau sera basse.

Les travaux sur cette section sont en général assez avancés. Des poteaux d'amarage ont été posés; les berges ont été protégées et leur alignement a été corrigé.

Il reste cependant une grande quantité de terre et de roc à draguer et il faudra démolir l'ancienne écluse de prise d'eau.

Pendant l'été et l'automne de 1895 l'eau a beaucoup baissé dans le fleuve, et l'ancien chenal dans le rapide des Galops est devenu dangereux pour les chalans chargés. Pour faciliter le passage de ceux-ci, les seuils des buses de l'ancienne écluse de prise d'eau ont été arrachés et le batardeau à l'entrée d'aval de l'écluse d'ascension a été démoli, ce qui a permis aux chalans de descendre le canal jusqu'à l'écluse d'ascension et de prendre ensuite le fleuve au pied des rapides.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Depuis mon dernier rapport on a fait des levés de plans pour l'élargissement de la division de la Pointe-des-Iroquois (canal des Galops), et l'on est actuellement à en faire d'autres sur les divisions de la Jonction et des Galops.

Pour permettre d'établir la comparaison avec le chenal septentrional ou canadien, le levé hydrographique du chenal méridional ou du Rocher Plat (*Flat Rock*) a été fait et a démontré l'exactitude de mes études antérieures.

Relativement à l'extension projetée de la division de la Pointe-des-Iroquois vers l'ouest, des levés de plans minutieux ont été faits à Presqu'île et à Cardinal.

En outre, pendant que le fleuve était bas, on a examiné quelques-uns des principaux hauts-fonds que renferme le bief de Morrisburg.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TOM. S. RUBIDGE,
Ingénieur surintendant.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Ingénieur en chef des canaux,
Ottawa.

DIVISION DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
CORNWALL, 1^{er} juillet 1896.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel — pour l'exercice finissant le 30 juin 1896 — sur les canaux de la division à laquelle je suis préposé, et qui s'étend du lac Saint-François à Brighton et au port de Presqu'Île, sur le lac Ontario. Cette division comprend le canal de Cornwall, les canaux de Williamsburg et le canal Murray, y compris les biefs intermédiaires et le service des bouées se rattachant au chenal navigable en aval de Prescott.

Voici une description générale des ouvrages tels que primitivement construits : —

Le canal de Cornwall, terminé en 1843, sert à éviter les rapides du Long-Saut. Il s'étend de Cornwall à Dickinson's-Landing, distance de 11½ milles, et a une chute totale de 48 pieds.

Le bief de la Pointe de Farran a 4½ milles de longueur et sa chute de 1.58 pied.

Le canal de la Pointe de Farran, achevé en 1847, sert à éviter un court rapide s'étendant sur une distance de ¾ de mille à l'ouest de la Pointe de Farran. Chute d'écluse, 3½ pieds.

Le bief de Morrisburg a une longueur de 10½ milles. Chute, 8.75 pieds.

Le canal du Rapide Plat, terminé en 1847, commence à Morrisburg et va jusqu'à la baie de Flag, distance de 3 milles. Il sert à éviter le rapide des Iroquois et d'autres courants en amont de la pointe. Chute d'écluse, 5½ pieds.

La Jonction, terminée en 1856, commence à Presqu'Île et s'étend jusqu'à Cardinal, distance de 2½ milles. C'est simplement une levée reliant le canal de la Pointe des Iroquois à celui des Galops. Chute, 1.60 pied.

Le canal des Galops, achevé en 1846, commence à Cardinal et s'étend sur une distance de 2¼ milles jusqu'à la tête du rapide des Galops, qu'il sert à éviter. Chute d'écluse, 7¾ pieds.

Le nouveau chenal dans le rapide des Galops, terminé en 1888, s'étend en aval sur une distance de 3,300 pieds à partir de la tête du canal des Galops. La chute varie entre 3½ et 6 pieds, suivant la hauteur de l'eau dans le fleuve.

Le canal Murray, achevé en 1890, est situé à environ 75 milles à l'ouest de Kingston et consiste en un canal ou détroit artificiel d'à peu près 6 milles de longueur, reliant le haut du Saint-Laurent et la baie de Quinté au lac Ontario.

NOTE. — Les canaux de Williamsburg comprennent les canaux de la Pointe de Farran, du Rapide Plat de la Pointe des Iroquois, de la Jonction et des Galops, ainsi que le nouveau chenal dans le rapide des Galops. Les canaux de la Pointe des Iroquois, de la Jonction et des Galops s'appellent collectivement "canal des Galops".

CANAL DE CORNWALL.

La navigation, pour la saison de 1895, a été close le 7 décembre. Le canal, qui avait été mis à sec le 15 mars 1896, pour permettre de faire les travaux de construction voulus et les réparations nécessaires, a été ouvert au trafic le 30 avril suivant.

Vu la faible hauteur de l'eau dans le fleuve pendant les mois de septembre et d'octobre 1895, on a été obligé de couper l'eau aux moulins de temps à autre, et le 1^{er} novembre l'approvisionnement d'eau pour les fins de fabrication a complètement cessé jusqu'à la clôture de la navigation, sauf pour les moulins à moudre, qui ont pu fonctionner après le 10 novembre.

Le 26 juillet 1895, les amarres du chalan *Kildonan*, qui se trouvait alors dans l'écluse n^o 17, se brisèrent pendant que l'eau était introduite dans la chambre de l'écluse, et les quatre portes de celle-ci furent emportées. Trois des portes de l'écluse n^o 15

furent aussi endommagées, et la navigation fut suspendue à partir de 4 heures du matin, le 26 de juillet, jusqu'à 2 heures de l'après-midi, le 31 du même mois.

L'appareil pour lever les portes "John Page", qui se trouvait dans le bassin en aval de l'écluse n° 17, fut entraîné dans le fleuve et complètement détruit.

Le nouvel appareil que MM. J. et R. Miller, de Cardinal, furent chargés de construire pour remplacer celui dont je viens de parler, est maintenant prêt à fonctionner et sera livré après qu'on l'aura éprouvé à Morrisburg, où l'on s'en servira pour poser les portes de la nouvelle écluse n° 23.

Le 25 novembre 1895, le tirant des portes d'aval du sud de la nouvelle écluse d'entrée n° 15 fut frappé par un navire et se brisa; la navigation ne fût pas pour cela arrêtée, mais l'on se servit des anciennes écluses, qui, heureusement, avaient été mis en bon état après l'achèvement des réparations aux fondations.

Le 28 novembre 1895, le bief entre les écluses n° 20 et 21 fut mis à sec et fut laissé ainsi pendant 48 heures pour permettre de soulever un dragueur qui avait coulé bas dans le canal près du ponceau de Mille-Roches, mais la navigation ne fut pas retardée.

Le 29 juin 1896, le chalan *Bismarck*, chargé de grain, frappa le mur de soutènement en aval de l'écluse n° 21, et sombra vis-à-vis de l'entrée d'amont du chenal de l'île du Sheik, ce qui entrava la navigation pendant quelques jours.

A ces exceptions près, la navigation a été maintenue d'une manière assez satisfaisante, le tirant d'eau des navires ayant cependant été restreint à 8 pieds pendant le temps de l'eau la plus basse.

Les plates-formes des renforcements des anciennes écluses n° 15, 16 et 17, et les seuils des heurtoirs de celles-ci ont subi des réparations considérables pendant la saison 1895, et les portes ont aussi été mises en bon état.

On a été autorisé à commencer immédiatement à faire les réparations voulues à la maçonnerie des murs des écluses, et il est probable que tout sera fini dans le cours de cette saison.

Trois paires de portes pour les anciennes écluses n° 15, n° 16 et n° 17 ont été réparées; on a renouvelé les passerelles et les balustrades des écluses en question. On a pu commencer à se servir de celle-ci au mois d'octobre 1895.

Une nouvelle guérite a été construite près de l'écluse n° 19. On se propose de bâtir d'autres guérites du même genre près de toutes les écluses et de tous les ponts.

Les travaux ordinaires de réparation et de renouvellement ont été exécutés dans les ateliers pendant l'hiver.

Du 15 mars au 30 avril 1896, alors que le canal était à sec, des réparations ont été faites aux vannes de l'ancienne écluse n° 16; deux nouvelles vannes ont été posées à la porte d'aval du sud de l'ancienne écluse n° 17, et les appareils pour faire fonctionner les vannes ont été réparés.

On a déposé une grande quantité de pierres en aval des radiers des déversoirs près des écluses n° 18 et n° 20, afin d'empêcher le fond d'être affouillé. Les écluses, les déversoirs, etc., etc., ont aussi été inspectés.

Des travaux importants de réparation et de renouvellement, auxquels il n'a pas été pourvu dans les prévisions budgétaires, sont nécessaires, comme suit:—

Le brise-glace au pied du canal.

Supports pour les pivots de toutes les portes des nouvelles écluses n° 15 et 17; ceci nécessitera la mise à sec des écluses.

Le bureau du percepteur et les maisons des éclusiers à l'entrée d'aval ont besoin de réparations considérables.

Je sou mets à votre examen la question de construire des maisons pour les éclusiers et les gardiens de ponts sur les emplacements de tous les nouveaux ouvrages, et aussi celle d'établir des déversoirs de trop plein pour les biefs entre les écluses n° 18 et 20.

Personne n'a été mis à la retraite cette année.

On a dégarni les écluses de l'entrée d'aval et on les a préparées pour l'hiver.

Pendant la saison de navigation, les berges, les ponceaux et les fossés ont été tenus en bon état de même que les maisons des éclusiers et les guérites.

Le maximum de hauteur de l'eau pendant l'année à l'entrée d'aval de l'écluse n° 15 a été de 24 pieds (janvier 1896), et le minimum de 9 pieds $4\frac{1}{2}$ pouces (mai 1895).

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A l'écluse n° 21—l'écluse de prise d'eau—le maximum de hauteur de l'eau a été de 10 pieds 10 pouces (janvier 1896), et le minimum, de 6 pieds 1 pouce (décembre 1895).

Le maximum de hauteur de l'eau pendant la saison de navigation à l'écluse n° 21 a été de 9 pieds 11 pouces, et le minimum, de 7 pieds 4 pouces.

Les niveaux ci-dessus se rapportent aux seuils des buses des anciennes écluses.

Les amendes suivantes ont été imposées dans le cours de l'année :—

21 décembre 1895.—Le capitaine du chalan *Riley*, pour avoir endommagé l'écluse n° 18, fut condamné à une amende de \$5 par ordre du surintendant.

26 septembre 1895.—Le capitaine du chalan *Jean*, pour avoir endommagé l'écluse n° 17, fut condamné à une amende de \$5 par ordre du surintendant.

14 octobre 1895.—Le capitaine du chalan *Eagle*, pour avoir endommagé l'écluse n° 20, fut condamné à une amende de \$10 par ordre du surintendant.

1^{er} novembre 1895.—Le capitaine du remorqueur *Bronson*, pour avoir refusé d'obéir aux ordres qu'il avait reçus dans le bief entre les écluses n° 20 et n° 21, fut condamné à une amende de \$5 par ordre de l'ingénieur surintendant.

Les propriétaires des chalans *Adèle* et *Laura* durent payer \$4 chacun pour le privilège de faire hiverner les chalans en question dans le canal en amont de l'écluse n° 17.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les diverses divisions de ces canaux, savoir, les canaux de la Pointe de Farran, du Rapide Plat et des Galops, ont été fermées à la navigation le 10 décembre 1895 et rouvertes pour la saison de 1896 le 1^{er} mai courant.

Il n'est arrivé qu'un seul accident sur ces canaux durant l'année: le 13 juin 1896, le steamer *Spartan* frappa la porte d'aval de l'écluse n° 23, Morrisburg, et la navigation fut retardée pendant 36 heures.

L'abaissement extraordinaire des eaux pendant la saison de 1895 a sérieusement entravé la navigation, particulièrement à l'écluse n° 23 du canal du Rapide Plat. Les navires chargés allant en amont ont dû être halés une fois rendus au delà du rapide.

Des réparations ont été faites aux berges et aux ouvrages par le personnel.

Une paire de vieilles portes de l'écluse n° 27 ont été reconstruites dans l'atelier de Cardinal pour remplacer les portes d'amont de l'écluse n° 26, Iroquois, et sont maintenant prêtes à être mises en place.

Les bouées entre Prescott et Dickinson's-Landing ont été enlevées à la clôture de la navigation et remplacées au printemps par d'autres que l'on tenait en réserve.

CANAL DE LA POINTE DE FARRAN.

Ecluse n° 22.—Une paire de nouvelles portes, construites à l'entreprise par MM. J. et R. Miller, ont été posées à cette écluse, entrée d'aval, dans le cours du mois d'août 1895, et de menues réparations ont été faites à l'écluse en question.

Un contrat pour le renouvellement de la superstruction de la pile de l'entrée d'aval a été passé avec Kerr, Frères, et tout est maintenant terminé.

Vu la faible hauteur de l'eau dans le fleuve, un contrat a été passé avec la compagnie dite *Gilbert Blasting and Dredging Company*, pour le creusage du prisme de ce canal jusqu'à sa profondeur primitive. Les travaux commenceront incessamment.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Ecluse n° 23.—On a curé à diverses reprises le renforcement d'amont de cette écluse, et de menues réparations ont été faites à celle-ci.

Ecluse n° 24.—De légères réparations ont été faites au déversoir et aux estacades qui se trouvent à la tête de l'écluse.

CANAL DES GALOPS.

Ecluse n° 25.—En examinant l'ancien pont tournant, on a constaté qu'il était pourri en plusieurs endroits; on l'a reconstruit pendant les mois de février et de mars 1896. Des réparations considérables ont été faites au quai situé en aval de la pile de l'entrée d'aval.

Les estacades dans la section de la Pointe aux Iroquois ont été temporairement réparées; il faudra les renouveler presque entièrement.

Ecluse n° 26.—Il a fallu curer souvent cette écluse; de menues réparations ont été faites aux portes.

On a cessé de se servir du pont tournant qui traverse cette écluse, attendu qu'il est dans un état dangereux; il sera nécessaire de le reconstruire.

Un contrat pour le renouvellement de la superstruction des piles de l'entrée d'aval a été passé avec la Compagnie manufacturière de Cardinal, et les travaux sont maintenant terminés.

Ecluse n° 27.—L'ancienne écluse de prise d'eau n° 27 a été abandonnée vers la fin de septembre 1895, et on a commencé à se servir de la nouvelle écluse. Au mois d'octobre suivant, les seuils des buses ont été enlevés, ce qui a augmenté la profondeur de l'eau d'un pied. C'est aussi dans le mois d'octobre qu'on a commencé à se servir de la nouvelle écluse d'ascension aux rapides des Galops; les navires pesamment chargés qui descendaient le fleuve sont passés par cette écluse, ce qui a été d'un grand avantage pour la navigation.

Une nouvelle guérite a été construite entre les écluses.

Les portes de l'ancienne écluse n° 27 ont été enlevées et transportées dans l'atelier de Cardinal.

Les bouées entre Dickinson's-Landing et Prescott ont été enlevées à l'automne de 1895, réparées, peinturées et replacées dans le fleuve aux endroits voulus avant l'ouverture de la navigation.

Le bateau affecté au service des bouées a subi des réparations considérables pendant l'hiver.

De menues réparations ont été faites sur les lieux et dans les ateliers de Cardinal.

Les berges ont été surveillées avec soin et réparées là où c'était nécessaire.

Amendes imposées pendant l'année:—

1895	.....4 septembre.....	Steamer <i>Melbourne</i>	\$ 5 00
"	..... " .....	Remorqueur <i>Nellie Reid</i>	5 00
1896.....	13 juin	Steamer <i>Spartan</i>	40 00

Le minimum de hauteur de l'eau sur le seuil de l'écluse n° 23 a été de 4 pieds (décembre 1895), et le maximum, de 9 pieds 8 pouces (décembre 1895).

Le minimum de hauteur de l'eau sur le seuil de l'écluse n° 27 a été de 6 pieds 5 pouces (décembre 1895), et le maximum de 11 pieds 6 pouces (décembre 1895).

CANAL MURRAY.

Ce canal a été fermé à la navigation le 4 décembre 1895 et rouvert le 17 avril 1896; le service n'a pas été interrompu depuis cette dernière date.

Il n'est pas arrivé d'accidents et aucune amende n'a été imposée pendant l'année.

Il est passé 603 navires par le canal pendant l'exercice 1895-96.

Les ponts ont été réparés; les machines ont été nettoyées, etc. Tous les ponts ont besoin d'être peinturés.

Des poteaux d'amarrage en cèdre ont été posés partout où c'était nécessaire.

Pendant que l'eau était basse les fondations des piles d'appui occidentales du pont du chemin de Trenton et du pont du chemin de fer ont été affouillées et se sont quelque peu affaissées. Les dommages ont été réparés, l'automne dernier, et l'on est

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

actuellement à protéger le fond du canal avec des pierres pour que la chose ne se répète plus.

Des réparations considérables ont été faites à la fondation à pierres perdues du côté nord du canal, à partir du pont du chemin de Trenton jusqu'à la pile d'entrée de l'est, ainsi qu'à l'ouest du pont du chemin de Brighton.

Les berges et les fossés ont été tenus en bon état.

On a construit des hangars près du bureau du percepteur et un petit abri près du pont du chemin de Smithfield; ces constructions ont été peinturées de même que le magasin avoisinant le pont du chemin de Brighton.

Il serait nécessaire d'ériger un débarcadère en face du bureau du percepteur, près du chemin de Smithfield.

Il faudrait des feux plus puissants à chacune des extrémités du canal pour indiquer le chenal dragué.

Somme toute, le canal se trouve en bon état.

Le maximum de hauteur de l'eau pendant l'année a été de 12 pieds 10 pouces, et le minimum de 10 pieds 4 pouces.

Vous trouverez ci-après un tableau indiquant le maximum et le minimum de hauteur de l'eau pendant l'année dernière dans chacun des canaux de ma division, ainsi qu'un état condensé du maximum et du minimum de hauteur de l'eau pendant la saison de navigation de 1891 à 1895, ces deux années comprises.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TOM S. RUBIDGE,

Ingénieur surintendant.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Ingénieur en chef des canaux,
Ottawa.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de hauteur de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Canal Cornwall.						Canaux 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.	
	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.
	pds pes.	pds pes.	pds pes.	pds pes.	pds pes.	pds pes.	pds pes.	pds pes.	pds pes.	pds pes.	pds pes.	pds pes.	pds pes.	pds pes.	pds pes.	pds pes.
1895.																
Juillet.....	9 5	9 0	8 11	8 4	8 8	7 11	8 0	7 0	8 2	7 0	10 7	9 3	9 0	8 2	12 0	11 5
Août.....	9 3	8 11½	9 2	8 4	8 4	7 8	7 6	6 7	7 5	6 8	9 10	8 11	8 6	7 11	11 8	11 5
Septembre.....	9 ½	8 7	8 7	7 11	7 10	7 1	6 11	6 0	7 3	6 0	9 6	8 4	8 5	7 6	11 6	11 0
Octobre.....	9 0	8 2	8 8	7 6	8 0	6 8	7 0	5 5	7 4	5 5	9 7	7 10	8 7	7 2	11 3	10 6
Novembre.....	9 0	8 0	8 2	7 4	7 3	5 10	6 0	4 10	6 9	4 5	8 5	6 8	8 6	6 9	10 10	10 4
Décembre.....	9 8	8 2	10 0	6 1	10 0	5 10	10 6	4 0	9 9	4 1	13 0	5 9	11 6	6 5	10 0	10 7
1896.																
Janvier.....	24 0	8 9	10 10	7 1	9 3	6 8	7 10	5 6	7 7	5 5	10 2	7 3	9 9	7 0	11 3	10 2
Février.....	20 9	15 3	9 6	6 11	9 6	6 10	7 9	6 0	7 1	5 3	9 3	7 0	8 5	7 1	11 7	11 1
Mars.....	20 9	16 7	9 3	7 10	9 0	7 4	7 3	5 3	6 9	5 5	9 2	7 2	8 4	7 1	12 0	11 2
Avril.....	17 8	10 3	9 7	8 6	9 1	8 0	8 4	6 7	8 7	6 7	11 3	8 8	9 7	7 11	12 9	12 0
Mai.....	10 2½	9 8	9 11	9 2	9 4	8 6	8 10	7 10	9 3	7 8	12 0	10 0	10 6	8 11	12 10	12 6
Juin.....	10 0	9 7	9 7	9 2	9 0	8 5	8 11	7 10	8 7	8 0	11 5	10 0	9 6	8 11	12 8	12 1

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent du mois de mai au mois de novembre, chaque année.

Année.	Canal Cornwall.						Canaux de Williamsburg.					
	Ecluse n° 15.			Ecluse n° 21.			Ecluse n° 22.			Ecluse n° 23.		
	Maximum.		Minimum.	Maximum.		Minimum.	Maximum.		Minimum.	Maximum.		Minimum.
	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.
1891	Mai... 11 10	Nov... 8 9½	Mai... 11 11	Nov... 8 2	Mai... 10 11	Nov... 7 6	Mai... 11 1	Nov... 7 0	Mai... 11 1	Nov... 7 0	Mai... 11 1	Nov... 7 0
1892	Sept... 12 1	Mai... 9 4	Nov... 10 10	do... 8 10	Nov... 10 3	do... 7 10	Nov... 9 9	Nov... 7 0	Nov... 9 9	Nov... 7 0	Nov... 9 9	Nov... 7 0
1893	Sept... 12 5	Nov... 9 7	Mai... 11 9	do... 9 0	do... 11 2	do... 8 3	Mai... 11 1	Nov... 7 1	Mai... 11 1	Nov... 7 0	Mai... 11 1	Nov... 7 0
1894	Sept... 11 0	do... 9 2	Nov... 10 11	do... 8 6	Nov... 10 6	do... 7 10	Nov... 10 1	Nov... 7 0	Nov... 10 1	Nov... 7 0	Nov... 10 1	Nov... 7 0
1895	Sept... 9 10	do... 8 0	Mai... 9 4	do... 7 4	Mai... 8 9	do... 5 10	do... 8 0	do... 4 10	do... 8 0	do... 4 10	do... 8 0	do... 4 10

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent du mois de mai au mois de novembre, chaque année.—Suite.

Année.	Canaux de Williamsburg.—Suite.						Lac Ontario.					
	Ecluse n° 24.			Ecluse n° 25.			Ecluse n° 27.			Canal Murray.		
	Maximum.		Minimum.	Maximum.		Minimum.	Maximum.		Minimum.	Maximum.		Minimum.
	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.	Mois.	pds pes.
1891	Mai... 12 0	Nov... 6 9	Mai... 13 11	Nov... 9 0	Mai... 12 0	Nov... 8 0	Mai... 14 9	Nov... 11 5½	Mai... 14 9	Nov... 11 5½	Mai... 14 9	Nov... 11 5½
1892	Sept... 10 0	do... 7 0	Nov... 12 8	do... 9 4	Nov... 10 3	do... 8 3	Nov... 13 6	Nov... 12 1	Nov... 13 6	Nov... 12 1	Nov... 13 6	Nov... 12 1
1893	Sept... 11 2	Nov... 7 4	Nov... 13 10	do... 10 0	Nov... 11 6	do... 8 2	Nov... 14 9	Nov... 12 2	Nov... 14 9	Nov... 12 2	Nov... 14 9	Nov... 12 2
1894	Sept... 10 5	Nov... 6 9	Nov... 13 3	do... 9 1	Nov... 10 9	do... 9 1	Nov... 14 0	Nov... 12 2	Nov... 14 0	Nov... 12 2	Nov... 14 0	Nov... 12 2
1895	Sept... 8 3	do... 4 5	Mai... 10 10	do... 6 8	Mai... 9 10	do... 6 9	Mai... 12 5	Nov... 12 4	Mai... 12 5	Nov... 12 4	Mai... 12 5	Nov... 12 4

CANAL WELLAND.

SAINTE-CATHERINE, ONT., 3 septembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur le canal de Welland et ses embranchements, pour l'exercice clos le 30 juin 1896.

Le nouveau canal a été fermé le 12 décembre 1895 et rouvert le 28 avril 1896.

L'ancien canal a été fermé le 14 décembre 1895 et rouvert le 27 avril 1896.

Voici quels sont les travaux qui ont été exécutés et les réparations qui ont été faites pendant l'année.

DIVISION N° 1.

De Port-Dalhousie à l'écluse de prise d'eau.

Havre de Port-Dalhousie.—Une nouvelle plate-forme avec marches a été construite sur le quai du bac pour correspondre avec le bas niveau des eaux du lac Ontario. Les caissons sur lesquels reposent les puisoirs d'entrée de l'ancienne écluse n° 1 ont été réparés, de même que les assises inférieures de la maçonnerie qu'ils supportent.

L'extrémité de l'ouvrage en coffrage situé au pied de l'ancienne écluse n° 1, à l'est, était dans un tel état de délabrement qu'il a fallu la reconstruire.

Ateliers, Port-Dalhousie.—La porte de l'écluse n° 2 a été réparée. Le chalan *Sir Charles* a été presque entièrement reconstruit et peinturé. Quatre nouvelles planches pour placarder les avis relatifs aux ponts tournants ont été faites et posées. Le chalan servant à lever les pièces de bois a été réparé, peinturé et calfaté. Dix petites tables ont été faites et placées dans les guérites. Les portes de rechange de la nouvelle écluse n° 1 ont été mises en bon état. La porte de rechange de l'écluse n° 3 a été transportée à l'atelier, réparée et posée au pied de l'écluse. Les deux portes au pied de l'écluse n° 3 ont été mises en bon état. Les crics hydrauliques ont été nettoyés et mis en bon ordre. De nouvelles échelles ont été faites pour les écluses et les ponts qui en avaient besoin. Les grands treuils établis sur le chantier et servant à mouvoir les portes, etc., ont été réparés. Le pont qui longe le chantier a aussi subi des réparations de même que le pont flottant d'hiver qui traverse le havre. On a fait le nombre de boulons nécessaire pour coiffer les pilotis enfoncés entre les écluses n° 1 et n° 2. Toutes les poulies de palans qui se trouvaient endommagées ont été mises en bon ordre. On a fait deux douzaines de manches de pics. Deux boîtes pour tombereaux à boue ont été construites. Tous les outils ont été affûtés et mis en bon état. On a réparé la pile située au pied de l'écluse n° 1, et on a peinturé le grand atelier ainsi que la citerne et sa plateforme.

Ecluse n° 1, bief et pont.—Deux cent trente-huit pilotis ont été coupés au-dessous du niveau de l'eau le long du chemin de halage flottant, et de grosses lisses en chêne ont été boulonnées aux pilotis. L'ouvrage en coffrage situé à la tête de l'écluse, du côté ouest, a été démolit et reconstruit au-dessus du niveau de l'eau; le remplage en pierres a été ensuite remplacé et de nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés. Les portes ont été pourvues de deux nouveaux câbles; les rouleaux coniques et les roues hydrauliques ont été réparés. Trois boulons; matrices en laiton et rondelles. Trois longs câbles, 90 pieds de chaîne de $\frac{5}{8}$ de pouce. Le plongeur a enlevé des obstructions de temps à autre. Les bigues dans les puits des chaînes ont été réparées. L'appareil pour mesurer les navires a été transporté du pied à la tête de l'écluse. On a démonté les chaînes au pied de l'écluse dix-sept fois lorsque l'eau du lac était très basse, on les a coupées huit fois et on a eu besoin de 9 pieds de chaîne de $\frac{5}{8}$ de pouce. Le trou à boue a été curé au moyen de la drague à bras, et un grand nombre de racines et de souches ont été enlevées. Les quatre portes ont été ajustées et les garde-fous autour des roues hydrauliques ont été renouvelés. Douze des vannes du grand déversoir ont été réparées et un montant à coulisse a été posé pour les rouleaux.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Ecluse n° 2 et bief.—Réparé les défenses. 1 long câble, 2 leviers d'embrayage et un embrayage, 4 poteaux d'amarrage, 5 rondelles en laiton, 1 roue à moyen, 2 matrices en laiton. Obstructions enlevées sur le seuil par le plongeur. 2 engrenages intermédiaires, 1 pignon en bronze phosphoré, 1 vanne à coulisse. Inspecté 8 engrenages de roues et manchons. Ancien câble de sûreté enlevé et remplacé par une tringle de fer de 1½ pouce. Enlevé et remplacé les anciennes lisses, etc. Fait beaucoup de réparations aux machines, aux engrenages et à la boiserie.

Ecluse n° 3, bief et pont n° 2.—Inspecté et mis en bon ordre 6 jeux d'engrenages sur les portes de tête, posé de nouveaux montants ainsi que de nouvelles lisses, et exhaussé le pont sur l'une des portes. 1 nouveau câble. Ajusté les 4 portes et posé 5 poteaux d'amarrage. Inspecté tous les engrenages du déversoir de trop-plein. Enlevé les deux portes au pied de l'écluse et remplacé celle-ci par d'autres. Posé un nouveau pont sur l'une des portes. Renouvelé les longuerines, 1 pignon, 1 matrice en laiton et 1 rondelle. Réparé les machines, les engrenages et la boiserie.

Ecluse n° 4 et bief.—Ajusté les 4 portes et inspecté les engrenages. 3 poteaux d'amarrage, 2 matrices en laiton. Réparé les machines, les engrenages et la boiserie.

Pont n° 3.—Le tablier ainsi que les longuerines du pont et de ses abords ont été remplacés. Le mécanisme de fermeture a été réparé et les tirants ont été resserrés. Les heurtoirs ont été réparés de temps à autre.

Pont n° 4.—Les heurtoirs ont été réparés et tenus en bon ordre. Les tirants, les étais, etc., ont été resserrés. De nouveaux poteaux de fermeture ont été posés, et les crampons, etc., ont été tenus en bon état. Les défenses ont été réparées.

Ecluse n° 5 et bief.—Trois câbles, 1 nouvelle roue hydraulique, 12 manchons, 1 nouvel arbre de roue, 1 cadre pour rouleau conique et 3 rouleaux, 2 vannes à coulisse. Refait à neuf le pont du déversoir de trop-plein, 2 matrices en laiton, et 2 rondelles. On a tenu les roues hydrauliques libres de glace. 1 pignon en bronze phosphoré, 1 gros poteau d'amarrage. Réparé la ferrure, les engrenages et la boiserie.

Ecluse n° 6 et bief, et pont n° 5.—12 manchons en bois, 2 câbles. Reconstitue le pont du déversoir de trop-plein. Renouvelé les longuerines et le planchéage du pont traversant le coursier et réparé le garde-fou du même pont. 2 matrices et rondelles en laiton, 1 entourage pour roue hydraulique. Réparé la ferrure, les engrenages et la boiserie.

Ecluse n° 7 et bief.—26 nouveaux manchons en bois, 1 câble, 3 arbres d'engrenages. Refait à neuf le pont du déversoir de trop-plein. 1 vanne à coulisse, 5 poteaux d'amarrage, 1 matrice en laiton, 1 boulon à œillet, 2 roues hydrauliques et entourages, 2 engrenages intermédiaires, 2 pignons en bronze phosphoreux, 3 vis d'arrêt en bronze, 1 cadre d'embrayage, et deux leviers, 1 vis de rappel.

Pont n° 6.—Réparé les chaînes, les boulons à œillet et les anneaux, les comes et les tirants ; resserré les boulons ; inspecté le mécanisme pour faire tourner le pont ; renouvelé et réparé les lisses des abords ; mis les pilotis en bon état.

Ecluse n° 8 et bief.—1 câble, 1 rondelle en laiton ; 2 boulons posés au pont d'une des portes ; 3 leviers d'embrayage, 1 pignon en bronze phosphoreux, 9 manchons en bois. Pont sur le déversoir de trop-plein démolit et un autre construit. 2 nouvelles roues hydrauliques, 6 vis à bois. Seuil réparé par le plongeur. 1 levier et support.

Ecluse n° 9 et bief.—Reconstitue le pont sur le déversoir de trop-plein. 2 nouveaux leviers, 2 roues hydrauliques et entourages. Plaque d'acier posée entre le manchon et la plaque tournante. Treuil enlevé et réparé puis replacé. 3 matrices et rondelles, en laiton, 3 câbles, 1 vanne à coulisse. 1 des poteaux d'amarrage baissé et solidement assujéti, et un autre redressé.

Pont n° 7.—Les lisses et les heurtoirs ont été réparés de même que les câbles au sommet du pont. Les boulons ont été resserrés et les câbles de suspension mis en bon ordre. Le mécanisme pour faire tourner le pont a été réparé.

Ecluse n° 10 et bief.—2 câbles, 1 nouvel arbre de cric, 3 matrices en laiton. Démoli et reconstruit le pont sur le déversoir de trop-plein. 1 levier d'embrayage.

Pont n° 8.—Réparé les heurtoirs et les lisses des abords. Inspecté; resserré et réparé les tirants, etc.

Ecluse n° 11 et bief.—1 nouveau treuil pour ouvrir les portes, 1 pignon en bronze phosphoré. Refait à neuf le pont sur le déversoir de trop-plein. 2 câbles, 6 vis d'arrêt en bronze, 2 vannes à coulisse. Redressé et baissé 5 poteaux d'amarrage. 5 manchons en bois. Bouché une grande fente dans le réservoir. 1 nouveau pignon.

Ecluse n° 12 et bief.—Un nouveau levier d'embrayage, 2 câbles, 1 vis d'arrêt en bronze. Reconstitue le pont du déversoir de trop-plein. 3 roues hydrauliques, 1 entourage pour roue hydraulique, 35 manchons, 1 matrice en laiton, 10 cordes de pierres pour protéger les berges. Redressé et baissé 5 poteaux d'amarrage. Bouché une fuite dans le réservoir. 1 nouveau pignon.

Ecluse n° 13 et bief, et pont n° 9.—4 câbles, 1 pignon, 2 leviers d'embrayage. Démoli et reconstruit le pont du déversoir de trop-plein. Construit un pont à voitures et à piétons sur l'embouchure de l'étang. 2 matrices et rondelles en laiton, deux rideaux doubles et un rideau simple. Posé des plaques épaisses aux seuils des portes de l'écluse. 1 moyeu de roue, une nouvelle roue hydraulique. Redressé et baissé trois poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 14 et bief.—2 câbles, 3 manchons, 4 matrices. Refait à neuf le pont traversant le déversoir de trop-plein. 2 pignons en bronze phosphoreux. Curé le fond de l'écluse. Posé des plaques aux seuils des portes de l'écluse. 3 vannes à coulisse, fermoirs de vannes. Curé le trou à vase. 1 levier, 2 rideaux simples et 2 doubles, 1 roue de rencontre, 5 cordes de pierre pour protéger les berges. Redressé et baissé 1 poteau d'amarrage.

Ecluse n° 15 et bief.—1 moyeu de roue hydraulique, 1 levier d'embrayage, 2 câbles, 2 pignons, 1 matrice. Reconstitue le pont sur le déversoir de trop-plein. 4 manchons, 1 vis d'arrêt en bronze.

Ecluse n° 16 et bief.—4 roues hydrauliques, 2 câbles, 3 manchons, 1 vanne à coulisse. Réparé le revêtement en brocaille autour des bords du déversoir et le long du canal. Refait à neuf le pont du déversoir de trop-plein. 1 cadre de rouleau conique et 5 rouleaux coniques.

Ecluse n° 17 et bief.—4 manchons, 1 matrice, 1 vanne à coulisse, 3 câbles. Réparé les bords du réservoir. Curé les fosses. 1 hampe de pic, 29 cordes de blocaille déchargées le long des berges. Reconstitue le pont du réservoir de trop-plein.

Ecluse n° 18 et bief.—3 câbles, 1 roue hydraulique, 6 manchons en bois. Curé les fossés de surface des deux côtés et pratiqué des tranchées pour la blocaille. Un levier d'embrayage, un manchon d'embrayage et de désembrayage. Reconstitue le pont sur le déversoir de trop-plein. Posé de la blocaille. 2 entourages pour roues hydrauliques, 4 cordes de pierres déchargées le long des berges. Une matrice et 2 rondelles.

Ecluse n° 19 et bief.—Cinq matrices, 4 câbles, 1 manivelle pour vanne, 10 manchons. Bouché une grande crevasse dans le déversoir. Une roue hydraulique. Curé tous les fossés de surface des deux côtés. Deux rondelles en laiton. Refait à neuf le pont du déversoir de trop-plein. Redressé et baissé 2 poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 20 et bief.—Deux câbles, 2 poteaux d'embrayage, 1 vanne à coulisse. Curé tous les fossés d'égouttage du côté nord des berges et des réservoirs. Reconstitue le pont sur le déversoir de trop-plein. Une nouvelle roue hydraulique, 7 manchons. Réparé le pont sur une des portes. Déposé 2½ cordes de pierres le long des berges du canal pour empêcher qu'elles ne s'affouillent. Une matrice en laiton, 1 pignon en bronze phosphoré.

Ecluse n° 21 et bief.—Enlevé des obstructions entre les portes de l'écluse et les seuils. Bouché de grandes fentes dans les réservoirs et pratiqué un fossé au pied du talus. Posé deux poteaux d'amarrage, 2 câbles, 2 engrenages intermédiaires, 18 manchons. Nettoyé les fossés du côté nord des berges. Reconstitue le pont du déversoir de trop-plein. Une nouvelle roue hydraulique, 1 vanne à coulisse, 3 cordes de pierres déposées le long des berges. Un manchon en fonte, 2 matrices en laiton et rondelles aussi en laiton. Construit un nouveau pont sur les portes de l'écluse.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Ecluse n° 22 et bief.—Enlevé des obstructions entre les portes de l'écluse et les seuils. Posé un poteau d'amarrage. Réparé les heurtoirs à la tête de l'écluse et posé 8 anneaux et 3 boulons à œillet, 1 roue hydraulique, 3 manchons, 2 vannes à coulisse. Reconstitua le pont du déversoir de trop-plein. Un pignon, 1 manivelle, 1 levier et support. Redressé et baissé 2 poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 23 et bief.—Six nouveaux câbles, 2 matrices en laiton, 1 vanne à coulisse. Enlevé des obstructions entre les portes de l'écluse et les seuils. Réparé le mur du fossé le long du canal. Refait à neuf le pont sur le déversoir de trop-plein. Cinq cordes de pierres pour protéger les talus, 1 roue hydraulique et entourage, 12 manchons.

Ecluse n° 24, bief et pont.—Une tige de tiroir, 1 pignon en bronze phosphoreux, 9 manchons en bois, 1 matrice et 1 rondelle en laiton. Enlevé des obstructions entre les portes de l'écluse et les seuils. Curé les fossés et réparé les berges. Réparé la clôture le long du côté est du canal. Posé un nouveau tableau d'avis. Renouvelé le planchéage et les longuerines de l'abord oriental du pont tournant; nouveau garde-fou posé. Refait à neuf le pont du déversoir de trop-plein. Construit un nouveau pont sur l'une des portes de l'écluse. Deux câbles, 1 poteau d'embrayage et de désembrayage, 2 vannes à coulisse. Etabli une nouvelle traverse de 28 pieds. Cinq poteaux d'amarrage.

Pont du chemin de fer du Grand-Tronc, n° 11.—Les heurtoirs et les lisses ont été tenus en bon état. De nouvelles pièces de bois ont été posées sur les berges aux extrémités des entretoises. Le pont a été inspecté d'un bout à l'autre. Les boulons, étriers, entretoises et tirants ont tous été ajustés. De nouveaux câbles ont été posés.

Ecluse n° 25 et bief.—Enlevé des obstructions entre les portes et les seuils de l'écluse. Deux câbles, menues réparations.

En général.—Toutes les machines et tous les engrenages se rattachant aux portes des écluses, aux déversoirs et aux ponts tournants ont subi les réparations voulues. De nombreuses obstructions ont été enlevées par le plongeur dans les écluses. Les lisses, pièces de protection, etc., de toutes les écluses ont été tenues en bon ordre. Les berges du canal ont été nivelées et les fossés tenus en bon état. Toutes les mauvaises herbes qui se trouvaient sur la propriété de l'Etat ont été coupées et brûlées.

DIVISION n° 2.

De l'écluse de prise d'eau au pont Welland.

Pont n° 13.—Réparé les heurtoirs qui avaient été endommagés par un navire. Remplacé les heurtoirs de la pile centrale et des abords par des lisses en chêne de 12 x 16. Réparé les dommages causés aux lisses par le steamer *Frost*.

Pont n° 14.—Vissé diverses pièces. Peinturé le pont et ses abords. Réparé aussi les appuis et les crampons du pont.

Pont n° 15.—Inspecté et mis en bon ordre le mécanisme servant à faire tourner le pont.

Pont n° 16.—Reconstitua le bâti de la potence. Renouvelé le tablier et transporté les vieux matériaux au chantier. Réparé le chemin de halage au sud du pont. Réparé et renouvelé les pilotis et les lisses des abords et de la pile centrale. Réparé les abords et vissé la ferrure.

Pont n° 17.—Etabli une nouvelle fondation en bois et posé un nouveau tableau d'avis. Réparé le tablier du pont et vissé la ferrure. Enlevé des pierres dans le bief n° 19, ancien canal, et construit un nouveau ponceau à travers le chemin de Quaker. Raclé à diverses reprises les berges du canal à partir de l'écluse de garde jusqu'à Welland. Réparé le chemin de halage en maints endroits le long de la Tranchée Profonde (*Deep Cut*); curé les fossés, et construit de nouveaux ponceaux. Reconstitua les musoirs du pont de halage au sud de la Tranchée Profonde et rempli les parties affouillées avec de gros cailloux; jointoyé les murs avec du ciment de Port-

land et réparé le pavage du chemin. Démoli le vieux pont sur la crique de Bell, Port-Robinson, et transporté les débris (dans un chalan) au chantier des portes. Peinturé le pont tournant sur l'écluse de Port-Robinson et réparé le tablier. Réparé la berge, construit un mur en pierre sèche et posé des palplanches du côté sud du canal d'alimentation d'Allanburgh. Enlevé des billes, du bois flottant et des souches dans le bief de partage. Démoli et reconstruit le vieux pont sur le fossé de Brown, à l'endroit où ce fossé se déverse dans la rivière Chippewa; refait à neuf les abords ainsi que les murs en pierre sèche de chaque côté. Bouché des fuites d'eau dans trois des ponceaux de la section de la Tranchée Profonde, et construit de nouveaux ponceaux dans cette section. Posé des poteaux d'amarrage près des ponts n° 13 et n° 14. Réparé le chemin de halage et construit un nouveau ponceau au sud des ponts n° 13 et n° 14. Rempli avec de la vase les culées du bassin de radoub de Port-Robinson. Réparé les ponts d'hiver flottants à Port-Robinson et à Welland et remis ces ponts en place. Réparé le chemin de halage au nord et au sud du pont n° 15 et construit un nouveau ponceau. Reconstruit les musoirs du ponceau en pierre à Bell's Creek. Dégagé le bateau *Hanlan*, pompé l'eau qui s'y trouvait et serré son grément. Enfoncé des pilotis et construit un batardeau près du bassin de radoub de Port-Robinson. Attaché avec des chaînes les portes de l'écluse de Welland lors de la crue des eaux. Dégagé de la glace la marie-salope à Port-Robinson et pompé l'eau qui s'y trouvait. Construit un nouveau pont à voitures et à piétons au sud du pont n° 16; pratiqué un fossé entre la route et le chemin de halage; enlevé le vieux ponceau et remplacé celui-ci par un pont; érigé un mur de soutènement en bois entre les deux ponts—enduit de corroi le mur en question, posé des palplanches et mis du remplage de chaque côté. Construit un mur en pierre sèche et réparé la berge sur une longueur de 300 pieds en aval du canal d'alimentation à Allanburg. Réparé le ponceau en pierre au nord du pont n° 16. Rempli les abords du pont à l'embouchure du fossé de Brown. Refait les fondations des murs en pierre et réparé le pavage du ponceau à Bell's Creek. Érigé une clôture en planches de 50 pieds près du nouveau pont d'Allanburg. Pratiqué un fossé de 600 pieds en arrière du chemin du halage au nord du pont n° 14. Pratiqué un fossé de 800 pieds au sud du pont n° 13, côté ouest. Creusé une fosse d'aisance en aval du pont d'Allanburg. Posé de nouveaux poteaux et remis en place la porte à travers le chemin de halage près du pont n° 13. Réparé les manivelles et les chaînes des portes de l'écluse de Port-Robinson et posé une nouvelle barre de poussée à celle-ci. Rempli le vieux ponceau en bois traversant le chemin de halage au nord du pont n° 16.

DIVISION N° 3.

Du pont Welland à Port-Colborne.

Pont n° 18.—Des réparations ont été faites par la compagnie "M. C. R. R. Co."

Pont n° 19.—Renouvelé les tabliers et les longuerines du pont et de ses abords. Réparé le tablier du pont traversant l'écluse d'alimentation à la Jonction. Réparé les engrenages du pont. Fait et posé un nouveau bloc d'arrêt; construit un nouveau pont-écluse et réparé les lisses.

Pont n° 20.—Réparations faites par la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc.

Traverse d'Air Line.—Dragué à la main le long de la berge du canal et coupé les pilotis pour correspondre avec le niveau de l'eau basse. Posé une nouvelle chaîne à travers le canal. Fait de menues réparations au bac. Désarmé le bac pour l'hiver; posé le pont flottant et dégagé celui-ci de la glace de temps à autre. Gréé le bac au printemps. Réparé, calfaté et peinturé le bac. Réparé le treuil et le heurtoir; labouré et raclé la côte formant l'abord occidental de la traverse.

Pont n° 21.—Renuvelé en partie les tabliers et les longuerines du pont et de l'abord occidental. Fait et posé un nouveau bloc d'arrêt et réparé les heurtoirs ainsi que les lisses.

Pont n° 22.—Réparations faites par la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Pont n° 23.—Renouvelé les planches du tablier et les longuerines qui étaient détériorées.

Ecluse de Port-Colborne.—Le plongeur et ses aides ont enlevé à diverses reprises des pierres qui se trouvaient au fond de l'écluse. Remplacé les pièces de bois servant à maintenir en place la porte submergée.

Havre de Port-Colborne.—Sondé le chenal, dragué sur toute l'étendue de la barre de sable et posé des bouées pour guider les bateaux. Enlevé les bouées à la clôture de la navigation. Entrée du havre débarrassée par le plongeur des pierres qui s'y trouvaient. Réparé les lisses de la pile occidentale et les murs du bassin. Baissé le quai du bac pour correspondre avec le niveau de l'eau basse. Réparé la pile orientale; posé de nouvelles pièces de bois et mis du remplage. Posé des tirants entre les murs et les portes de l'ancienne écluse de Port-Colborne. Désarmé le bac et les bateaux pour l'hiver. Ramassé du bois flottant après une tempête. Réparé, calfaté et peinturé le bac.

Conduit le bateau à outils à Allanburgh pour réparations, et retiré nombre de billes, etc., du fond du chenal. Curé les fossés. Renouvelé plusieurs poteaux d'amarrage entre Welland et Port-Colborne. Réparé les heurtoirs. Repris en sous-œuvre avec des pièces de chêne les parties des murs de soutènement en pierre sèche qui s'étaient dégradées sous l'action de la gelée, etc., et bouché avec des pierres les crevasses qui s'étaient produites dans les murs en question. Réparé les talus du canal. Remplacé plusieurs ponceaux. Réparé et renforcé le pont du déversoir de trop-plein à la Jonction. Posé des barrières à travers le chemin de halage entre Welland et la jonction du canal d'alimentation; fait un radeau pour la drague à main et enlevé des barres dans le coursier de Welland. Reconstitua le pont à la ligne de démarcation entre Humberstone et Welland ainsi que le pont à la ligne de démarcation entre Crowland et Humberstone, côté ouest. Construit un pont et revêtu de pierres les talus adjacents au nord du ponceau de Lyons Creek, côté ouest. Débarrassé l'embouchure de l'arrière-fossé du sable qui s'y trouvait accumulé après les tempêtes; raclé et rempli des ornières le long du chemin de halage. Curé le fond de l'écluse de la Jonction. Réparé le ponceau à l'embouchure du fossé de Hann. Revêtu les talus à l'extrémité du nouveau ponceau en aval de l'écluse de la Jonction. Chargé les pierres prises sur la rive du lac Erié pour le ponceau de Hann; construisit un pont sur l'arrière-fossé au sud du coude de Ramey. Réparé le mur en pierre sèche le long du fossé près du pont d'Humberstone, côté ouest. Réparé la maison de l'éclusier, Port-Colborne. Coupé les mauvaises herbes sur tous les terrains de l'Etat.

DIVISION N° 4.

Division de Dunnville et du canal d'alimentation.

L'approvisionnement d'eau a été plus considérable que par le passé et a été suffisant pour permettre aux moulins et aux manufactures de fonctionner jusqu'à la clôture de la navigation.

Lors de la crue des eaux, les ouvrages n'ont pas été endommagés. Mais de grandes quantités de bois flottant et de rebuts sont descendus avec la glace et se sont massées du côté d'amont des estacades de Dunnville et le long du côté ouest de la grande digue de barrage. On a fait le déblayement voulu. Le pont stationnaire et les portes de tête du côté donnant sur le canal—de l'entrée de l'étang de l'usine d'électricité ont été enlevés; de nouvelles portes de tête ont été posées, et les culées en coffrage aux extrémités du pont ont été remplies de pierres.

Le chalan *McKenzie* a été inspecté et réparé; le sommet, les côtés et les quêtes ont été rasés jusqu'à la virure de gabord et reconstruits; la cabine a aussi été reconstruite et le bateau a été calfaté et peinturé.

Les seuils des buses des écluses de Dunnville et de Port-Maitland ont été nettoyés et les portes réparées. Les ponceaux de Sunfish, de Cranberry Creek, de Bowman, de Wall, de Stromness, de Marshville et de la Jonction ont été curés; du bois flottant et des rebuts ont été retirés des fossés et déposés en arrière du déblai.

Le vieux pont tournant de Marshville a été démoli et reconstruit.

Des billes submergées et d'autres obstructions ont été retirées du canal d'alimentation et les joncs ont été coupés le long du chemin de halage.

L'ancien pont tournant construit en 1873 sur le canal à Stromness a été reconstruit.

L'embouchure du ponceau sur la crique de Cranberry a été creusée et élargie pour permettre à l'eau de s'échapper plus facilement des égouts du côté nord du canal d'alimentation.

Toutes les pièces du radier en aval du barrage de Dunnville qui étaient usées et brisées ont été remplacées; même chose pour les ponts.

Les cabanes près des écluses et des ponts ont été réparées ainsi que les berges du canal au sud de l'écluse de la jonction de Welland; les berges ont aussi été exhausées, élargies et revêtues de pierres et de gravier.

Les ornières qu'il y avait dans les chemins ont été remplies et l'arrière-fossé du côté nord du canal d'alimentation a été curé entre l'écluse de prise d'eau et la crique de Sunfish. Le ponceau et le marais en arrière de la douane ont été remplis et exhausés, et l'égout a été nettoyé.

La longue digue de barrage à Dunnville a été réparée et les trous qui s'y trouvaient ont été bouchés.

Les écluses, les déversoirs de trop-plein et les ponts ont tous été inspectés et tenus en bon état. Les fossés ont été curés et creusés.

Port-Maitland.—Le caisson du large à l'extrémité de la pile orientale, qui avait été emporté par la glace lors de la crue du printemps, a été reconstruit; le nouveau caisson a été rempli de pierre et planchéié.

En général.—Toutes les vannes des déversoirs de trop-plein et les diverses machines ont été tenues en bon ordre.

Les mauvaises herbes ont été coupées sur tous les terrains de l'Etat.

ANCIEN CANAL WELLAND.

Ecluse n° 1, bief et pont.—Treize pilotis détériorés en amont de l'écluse ont été coupés sous l'eau et on y a posé des madriers en chêne blanc. L'ancien chemin de halage flottant a été réparé de temps à autre. Le tablier du pont tournant a été réparé.

Ecluse n° 2, bief et pont.—Exhausé avec un vérin l'ancien pont tournant qui traverse le coursier et replanchéié le tablier et les abords du pont. Réparé le chemin de halage et construit de nouveaux ponceaux. Etabli un pont temporaire sur le canal, à la rue Saint-Paul, Sainte-Catherine; renouvelé les poteaux de la potence, du pont tournant qui étaient pourris, puis démoli le pont temporaire. Enlevé de la vase, des souches, etc., en avant des chevalets des déversoirs. Recouvert de bardeaux les toits de deux maisons de l'Etat et posé de nouvelles tuiles faitières. Reconstruit le pont du chemin de halage sur le déversoir du nord ainsi que les murs en avant; réparé le tablier du pont tournant.

Ecluse n° 3 et bief.—Réparé le long radeau et replanchéié celui-ci sur une étendue de 30 pieds. Réparé aussi le chemin de halage. Construit un nouveau ponceau. Bouché une fuite d'eau dans la berge. Posé un heurtoir. Réparé les murs en pierre sèche sous les ponts du chemin de halage.

Ecluse n° 4 et bief.—Réparé la berge du coursier des moulins avec de la vase prise près de l'écluse n° 8. Réparé le chemin de halage, les radeaux et le pont. Reconstruit et cimenté une citerne dans une des maisons de l'Etat. Renouvelé une des portes de l'écluse. Réparé le pont du chemin de service et le chemin de halage; construit un nouveau ponceau.

Ecluse n° 5, bief et pont.—Réparé le chemin de halage et construit un ponceau. Reconstruit le mur en pierre sèche de chaque côté du pont du chemin de halage.

Coursier hydraulique (n° 1).—Réparé le pont à voitures et à piétons qui traverse le coursier à la ligne de Merriton. Reconstruit le chevalet à l'entrée près de l'écluse n° 11. Curé le fond lorsque le canal a été mis à sec, au printemps.

Ecluse n° 6 et bief.—Réparé le chemin de halage et construit un nouveau ponceau. Réparé les tabliers des ponts du chemin de halage et du chemin de service. Construit un nouveau pont sur le coursier du déversoir.

Ecluse n° 7, bief et pont.—Toué deux vieux radeaux au chantier. Réparé le chemin de halage et construit un nouveau ponceau. Érigé un nouveau pont tournant sur l'écluse. Établi un pont temporaire puis démoli celui-ci.

Ecluse n° 9 et bief.—Reconstruit trois portes de l'écluse. Établi trois nouvelles fondations de treuils. Réparé le chemin de halage avec de la blocaille.

Ecluse n° 10 et bief.—Renouvelé une porte de l'écluse. Porte pourvue d'un garde-fou en fer.

Ecluse n° 11 et bief.—Réparé le pont traversant le coursier sur le chemin de Thorold, près de la manufacture de rais. Réparé le chemin de halage et construit un mur en pierre sèche le long de l'étang.

Ecluse n° 12 et bief.—Réparé le chemin de halage à divers endroits.

Ecluse n° 13 et bief.—Reconstruit les portes de l'écluse. Posé de nouvelles passerelles et des garde-fous en fer. Réparé les treuils, rajusté les poulies des chaînes et posé une nouvelle barre de poussée. Réparé le chemin de halage avec de la blocaille.

Ecluse n° 14 et bief.—Réparé les portes de l'écluse. Reconstruit une des portes. Bouché une fuite d'eau dans la berge. Po-é une porte à travers le chemin de halage.

Ecluse n° 15, bief et pont.—Bouché des fuites d'eau dans les berges. Réparé un treuil, posé 2 barres de poussée et rajusté les poulies des chaînes. Réparé le pont et les engrenages des vannes des portes de l'écluse. Enlevé une bille submergée. Repris en sous-œuvre les murs de l'écluse avec du ciment. Bouché une fuite d'eau. Réparé le chemin de service. Réparé le tablier du pont. Pratiqué un fossé de 400 pieds le long du chemin en arrière de l'écluse. Construit 2 ponceaux en pierre. Exhaussé le chemin et démoli un ponceau en pierre.

Ecluse n° 16 et bief.—Bouché une fuite dans la berge. Posé une passerelle sur une des portes de l'écluse.

Ecluse n° 17 et bief.—Réparé une brèche dans la berge.

Ecluse n° 18 et bief.—Posé une balustrade sur le pont du déversoir. Retiré une grosse pierre du fond de l'écluse.

Ecluse n° 19 et bief.—Réparé le chemin de halage et construit deux ponceaux. Reconstruit les marches d'entrée et les plates-formes des maisons des éclusiers; réparé les toits, les cheminées et les plafonds.

Ecluse n° 20 et bief.—Établi des fondations et des cales pour lancer les chalans. Retiré de vieux pilotis et des billes submergées du fond du bief.

Ecluse n° 21 et bief.—Construit un nouveau pont sur le coursier du déversoir au pied de l'écluse n° 22. Recouvert de bardeaux la maison de l'éclusier. Démoli l'ancien pont flottant. Creusé une nouvelle fosse d'aisance. Réparé le porche et une des portes de la maison de l'éclusier. Réparé la boiserie sous le pont du chemin de service. Posé de nouveaux poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 22, bief et pont.—Réparé et rajusté les treuils des portes. Reconstruit 200 pieds de clôture de piquets et remis en place les portes. Construit un nouveau pont sur le coursier au pied de l'écluse n° 23. Réparé la véranda et la pompe de la maison de l'éclusier. Réparé le tablier du pont et posé trois poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 23 et bief.—Construit un nouveau pont sur le coursier. Réparé le long pont et les caissons. Bouché une fuite d'eau dans la berge. Couvert de planches les fenêtres de trois maisons vacantes. Réparé le chemin de halage. Enlevé une bille submergée en avant du déversoir. Construit une passerelle et réparé le chemin de service.

Ecluse n° 24, bief et pont.—Réparé le chemin de halage sur une étendue de 200 pieds et construit un ponceau. Réparé le tablier du pont. Posé un heurtoir au déversoir. Réparé les pieux de couronnement. Remplacé le bâti de la potence du pont et réparé les tirants. Peinturé le pont tournant et la clôture. Renouvelé la

traverse à l'extrémité occidentale du pont. Réparé le pont sur le coursier; macadamisé les abords du pont.

Ecluse n° 25, bief et pont.—Construit et macadamisé l'abord du nouveau pont tournant à Allanburgh. Réparé et rajusté les treuils et les chaînes de l'écluse de prise d'eau. Posé de nouvelles pièces d'attache au pont d'Oncil et réparé le tablier du pont en question. Réparé le pont de Marlatt et le chemin de halage près du déversoir de Higgins. Bouché une fuite d'eau dans la berge de l'étang de Marlatt, et réparé les abords du pont. Renouvelé le plancher de la cabane près de l'écluse n° 25. Calfaté les portes de l'écluse et les vannes des déversoirs. Réparé le chemin de halage et revêtu de pierre la berge de l'étang de Marlatt sur une étendue de 1,200 pieds. Etabli deux nouvelles fondations de treuils à l'écluse d'Allanburgh. Posé de nouvelles barres de poussée à l'écluse n° 25. Dispersé des amas de glace au déversoir de l'écluse n° 25 et à Higgins. Réparé et reconstruit les pièces de protection sur les abords du pont d'O'Neil et réparé le bâti de la potence.

Chantiers des portes et ateliers près de l'écluse n° 21, ancien canal.—Fait des boulons et des objets en fer de temps à autre pour les divisions n° 3 et n° 4. Réparé le chalan *Hercules* et monté une sonnette sur celui-ci. Fait deux nouvelles poulies. Façonné, pourvu de chaînes et peinturé 2 bouées de 9 pieds de longueur pour le havre de Port-Colborne. Construit et peinturé 19 entourages de roues hydrauliques pour le nouveau canal. Calfaté et peinturé le bateau de service *Fire Fly* et le chalan *Hamilton*. Chargé sur les chalans les débris des ponts démolis, etc., toué et déchargé les chalans. Fait un gros étai pour le coupoir des boulons et fait 6 nouveaux bouts pour les barres de suspension, nouveau canal. Construit et garni de fer 4 brouettes. Broyé 6 barils de vieux ciment de Portland. Enlevé l'eau dans les chalans *Chippawa*, *Hercules* et *Hamilton*, au moyen de siphons. Conduit sur les coïttes le bateau-pension; dégréé et reconstruit ce bateau. Toué le chalan *Alabama* au chantier; réparé, calfaté et peinturé le chalan en question. Posé une nouvelle vis à un étai, scié, coupé et livré au bureau du canal, etc., pour servir de combustible, de grandes quantités de vieux bois. Démonté la sonnette qui se trouvait sur le chalan *Hercules* et arrangé ce chalan de manière à pouvoir l'employer pour poser les portes d'écluses. Fait une table pour le bureau du chantier et 2 triples poulies en fer de 16 pouces. Reconstruit les anciennes portes de l'écluse n° 13. Calfaté les quêtes et le pont du chalan *Chippawa*. Préparé et livré toutes les pièces de charpente pour le nouveau pont tournant de Marshville. Calfaté le coursier et la vanne et réparé le pouvoir hydraulique à l'atelier du chantier. Toué deux vieux radeaux, séparé leurs pièces et empilées celles-ci sur le chantier. Construit de nouvelles coïttes au chantier. Chargé du bois de construction sur un chalan et livré le bois en question au bassin de radoub de Port-Robinson. Fait une nouvelle sonnette de 22 pieds pour usage général. Transporté au chantier les cabanes qui se trouvaient près des ponts Marlatt et d'O'Neil et dont on ne se servait plus. Assorti et empilé 20 tonnes de ferraille. Fait un grand étai en bois et en fer pour l'atelier de Port-Dalhousie. Façonné et livré une nouvelle poutre à pivot pour le pont de Marshville. Etayé les culées du bassin de radoub de Port-Robinson. Reconstruit 2 portes d'écluse. Façonné et livré 2 poutres à aiguille et 2 rouleaux pour le pont de Marshville. Dégréé, reconstruit, calfaté et peinturé le chalan *Hercules*. Mis en bon état les pics et les ciseaux pour la glace. Construit un nouveau manège pour sonnette. Fait 2 portes de réserve pour l'écluse n° 2, ancien canal. Façonné une lance de sonde pour l'aqueduc de Welland. Reconstruit 2 tombereaux. Façonné une poutre à pivot pour le nouveau pont tournant de Stromness. Fini la ferrure pour le nouveau pont, écluse n° 7. Préparé la ferrure pour toutes les portes d'écluses reconstruites au chantier. Fait un nouveau porte-lance pour les roues hydrauliques, nouveau canal. Fait 5 nouveaux bouts à vis de 2 pouces pour les barres de suspension, nouveau canal. Percé 24 entourages de roues hydrauliques. Tourné et peinturé 50 nouveaux poteaux d'amarrage pour la division n° 1. Fait un foret en fer et une scie; préparé toute la ferrure pour le nouveau pont tournant de Stromness. Fait 6 nouvelles brouettes; réparé 4 vieilles brouettes. Réparé une des grues. Reconstruit le coursier, au chantier, et réparé le tramway pour les portes. Fait un nouveau foret en fer. Réparé 6 roues hydrauliques pour le nouveau canal. Fait une échelle de 22 pieds et un grand

coffre à outils. Démonté, réparé et remis en place la roue hydraulique du chantier. Réparé les bandages des roues de 3 charrettes. Réparé et calfaté le chalan *Chippawa*.

En général.—Coupé les mauvaises herbes sur les terrains du canal. Calé tous les ponts. Mis à sec le canal depuis l'écluse n° 2 jusqu'à l'écluse n° 25, et réparé les radiers des déversoirs, les engrenages des vannes, etc. Ouvert le passage à l'eau et rempli tous les biefs de l'ancien canal au printemps. Curé le fond des écluses du n° 6 au n° 24. Décalé les ponts tournants, les treuils des portes, les chaînes, les câbles, etc., sur toutes les écluses du n° 3 à Allanburg.

Le relevé A ci-annexé fait voir les montants perçus ou à percevoir pour dommages causés aux ouvrages du canal.

Le relevé B indique le montants payés ou à payer par des propriétaires de navires ou des employés du canal pour violation des règlements qui régissent le canal.

Les tableaux C et D donnent le maximum et le minimum de hauteur de l'eau sur les seuils des buses des anciennes et des nouvelles écluses de Port-Dalhousie et de Port-Colborne pour chaque mois de l'exercice.

TRAVAUX IMPUTABLES AU REVENU.

Reconstruction de la superstruction de la pile orientale de Port-Dalhousie.—On a continué à renouveler la superstruction de cette pile. MM. Battle et Newman, entrepreneurs, ont exécuté d'une manière satisfaisante les travaux dont ils avaient été chargés.

Reconstruction des ponts à voitures et à piétons de Marshville et de Stromness.—La reconstruction de ces ponts a été achevée.

Cuvage et creusage des arrière-fossés sur la ligne du canal d'alimentation.—Des soumissions ont été demandées pour ces travaux ; l'entreprise pour les sections n° 1 et n° 2, au nord du canal d'alimentation, entre Marshville et le chemin des Fourches, a été adjugée à Joseph Bulning, et celle pour la section n° 1 au sud du canal d'alimentation, entre le fossé de Boulton et le passage à niveau du chemin de fer Grand-Tronc, a été donné à W. A. N. West. Les travaux sur les sections en premier lieu mentionnées ont été terminés. Rien n'a été fait par M. West sur l'autre section. M. West a déclaré qu'il était incapable de s'exécuter.

Le fossé entre Marshville et le chemin des Fourches a été creusé et curé à la journée sur une longueur de 4,000 pieds.

DÉPENSES IMPUTABLES AU CAPITAL.

Des matériaux ont été livrés pour la construction d'appareils de sûreté destinés aux portes des écluses.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. G. THOMPSON, I.C.,

Ingénieur surintendant.

M. COLLINGWOOD SCHRIEBER, C.M.G.,

Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

A.

RELEVÉ des dommages causés aux ouvrages du canal Welland pendant l'exercice finissant le 30 juin 1896, et montants payés pour couvrir ces dommages pendant le même exercice.

Date des dommages.	Nom du navire.	MONTANT DU DOMMAGE.		Date du paiement.	Où PAYÉ.
		Payé.	Impayé.		Bureau du percepteur.
1895.		\$ c.	\$ c.	1895.	
12 juin	Steamer Sequin	5 20		7 août	Port-Colborne.
21 do	Goëlette Albatross	19 02		7 do	Port-Dalhousie.
1er juill.	Steamer Rosedale	9 00		22 do	Port-Colborne.
19 août	do W. L. Frost	10 25		23 sept.	do do
24 do	do Bannockburn	6 50		16 do	Port-Dalhousie.
29 do	do Nicaragua		12 10		
14 sept.	Chalan Minnedosa	27 90		23 oct.	Port-Dalhousie.
20 do	do Augustus	3 40		18 nov.	do do
				1896.	
14 nov	do Minnedosa	20 75		30 avril.	Port-Dalhousie.
21 do	Steamer Bannockburn	21 51		30 do	do do
1896.					
1er mai	Goëlette Marine		11 43		
8 do	Steamer Nicaragua		6 23		
10 do	Chalan F. D. Ewens		11 34		
11 do	Steamer Ionia		19 04		
12 do	do Sequin		16 62		
26 do	Goëlette G. M. Morley		50 00		
30 do	Steamer Sequin		10 51		
3 juin	Chalan Neelon		15 13		
3 do	do Lisgar		15 10		
8 do	Goëlette Emerald		2 81		
17 do	Chalan Ceylon		14 94		
22 do	Goëlette St. Louis		17 28		
30 do	do Omaha		19 40		
	Total	123 53	221 93		

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

B.

RELEVÉ des amendes perçues des propriétaires de navires pour violation des règlements du canal, et des éclusiers pour négligence dans l'exercice de leurs fonctions, durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Date des amendes.	Nom du navire.	MONTANT DES AMENDES		Date du paiement.	Où PAYÉ.
		Payé.	Impayé.		Bureau du percepteur.
		\$ c.	\$ c.	1895.	
1895.					
6 août	Steamer Bannockburn.....	10 00		16 sept.	Port-Dalhousie.
15 do	do D. R. Vanallen.....	10 00		29 août	Port-Colborne.
15 do	Goélette Albatross.....	10 00		30 do	do do
15 do	Steamer D. D. Calvin.....	10 00		16 sept.	do do
24 do	do D. R. Vanallen.....		10 00		
24 sept.	Goélette Worts.....	20 00		11 oct.	Port-Dalhousie.
1896.					
24 do	Steamer D. D. Calvin.....	10 00		7 juin	Port-Dalhousie.
1896.					
26 mai	Steamer D. R. Vanallen.....		10 00		
9 juin	do Lake Michigan.....	10 00		27 juin	Port-Dalhousie.
9 do	do Melbourne.....	10 00		27 do	do do
10 do	do Niagara.....	10 00		27 do	do do
10 do	do Nipigon.....	10 00		28 do	do do
17 do	do Bon Voyage.....		10 00		
1895.					
<i>Eclusiers.</i>					
20 sept.	Richard Hutton.....	5 00		21 sept.	Port-Dalhousie.
20 do	John Flynn.....	5 00		21 do	do do
1896.					
13 janv.	Lewis Mosier.....	10 00		22 janv.	Sainte-Catherine.
		136 00	30 00		

C.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, vieux canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Busc d'aval.				Mois.	Busc d'aval.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1895.					1896.				
	pds	pcs	pds	pcs.		pds	pcs	pds	pcs
Juillet.....	11	11	11	5	Janvier.....	11	1	10	5
Août.....	11	6	11	1	Février.....	11	4	10	10
Septembre.....	11	1	10	6	Mars.....	11	5	10	10
Octobre.....	10	8	9	5	Avril.....	12	7	11	7
Novembre.....	10	5	9	7	Mai.....	12	7	12	2
Décembre.....	10	10	10	1	Juin.....	12	6	12	1

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, nouveau canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Busc d'aval.				Mois.	Busc d'aval.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1895.	pds	pcs	pds	pcs	1896.	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	14	10	14	4	Janvier	14	0	13	4
Août	14	5	14	0	Février	14	3	13	9
Septembre	14	0	13	5	Mars	14	4	13	9
Octobre	13	7	12	4	Avril	15	6	14	6
Novembre	13	4	12	6	Mai	15	6	15	1
Décembre	13	9	13	0	Juin	15	5	15	0

D.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de profondeur de l'eau sur le busc d'amont de l'ancienne écluse de Port-Colborne, canal Welland, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Busc d'amont.				Mois.	Busc d'amont.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1895.	pds	pcs	pds	pcs	1896.	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	11	3	10	8	Janvier	12	4	9	7
Août	11	9	10	5	Février	12	1	8	7
Septembre	12	0	10	1	Mars	11	6	9	6
Octobre	11	5	9	9	Avril	11	4	10	4
Novembre	15	5	9	3	Mai	12	0	10	6
Décembre	14	6	9	10	Juin	11	8	10	9

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de profondeur de l'eau sur le busc d'amont de la nouvelle écluse de Port-Colborne, canal Welland, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Busc d'amont.				Mois.	Busc d'amont.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1895.	pds	pcs	pds	pcs	1896.	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	14	2	13	7	Janvier	15	3	12	6
Août	14	8	13	4	Février	15	0	11	6
Septembre	14	11	13	0	Mars	14	5	12	5
Octobre	14	4	12	8	Avril	14	3	13	3
Novembre	18	4	12	2	Mai	14	11	13	5
Décembre	17	5	12	9	Juin	14	7	13	8

CANAL DE SAINT-PIERRE.

BUREAU DU CANAL DE SAINT-PIERRE, 19 octobre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que les travaux de renouvellement et de réparation commencés il y a quelque temps ont été terminés dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1896.

A diverses reprises le ministère a été averti que les tarets ravageaient les portes des écluses et les pièces de bois du canal de Saint-Pierre. Ces mollusques avaient fini par ronger et affaiblir tellement les pièces de bois des écluses submergées au-dessous du niveau de l'eau basse qu'il a fallu remplacer les pièces en question. Tout a été renouvelé après des retards causés par des événements imprévus, et le canal a été rouvert au trafic le 8 novembre 1895.

Les portes d'écluses endommagées ont été remplacées par de nouvelles portes en pin enduit de brai et passé à la créosote. Il est trop tôt à l'heure qu'il est pour que je puisse affirmer que les nouvelles pièces créosotées seront absolument exemptes des ravages des tarets, mais jusqu'ici elles ont complètement échappé aux atteintes de ces mollusques.

Une partie du batardeau construit pour mettre à sec l'écluse, avait été laissée à l'entrée du nord et nuisait aux bateaux un peu grands passant par le canal. Cette obstruction a été enlevée dans le cours de l'année.

Le plongeur Simpson dit qu'une grande quantité de lest provenant du batardeau établi à l'entrée sud du canal se trouve encore près des bords du chenal. Il faudra faire disparaître ce lest, car les blocs de glace flottants et les vagues pourraient entraîner des cailloux dans l'écluse et les portes seraient ainsi exposées à être endommagées.

Il s'est accumulé de la vase à l'entrée du canal du côté de Bras d'Or et à l'entrée du sud. Il sera nécessaire d'enlever cette vase pour donner aux navires d'un fort tonnage toute la profondeur d'eau voulue; il faudra 15 ou 20 jours d'ouvrage avec un dragueur d'une puissance ordinaire pour dégager le chenal.

Le trafic pour le dernier exercice soutient favorablement la comparaison avec celui des exercices précédents.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN D. MATHESON,

Eclusier et percepteur.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,

Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES CANAUX,
HAMILTON, 19 août 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que durant l'exercice terminé le 30 juin 1896, j'ai fait l'inspection de tous les bureaux de perception de péages sur les canaux du Canada.

De temps à autre, aux époques de l'inspection, des états détaillés indiquant les détails des revenus perçus, ont été soumis au département.

Le total des recettes des canaux pendant l'exercice 1895-'96 s'est chiffré par \$290,089.08.

Les recettes provenant des loyers de chutes d'eau et autres, ont été de \$51,414.01.

Le tableau des recettes perçues aux trente bureaux de péages, classifié par districts et bureaux pour la perception des droits de péages, de quaiage et d'emmagasinage, amendes et dommages et autres recettes, est comme suit :—

CANAL WELLAND.

Divisions de perception.	REVENU DES CANAUX.					Total du revenu des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Dom-mages.	Autres recettes.		
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.		
Port-Colborne.....	90,920 88	.....	30 00	.....	36 08	90,986 96	770 50
Port-Dalhousie.....	50,491 59	.....	90 00	.....	71 95	50,653 54	1,230 65
Dunnville.....	235 15	.....	.....	.....	.....	235 15	1,068 34
Port-Maitland.....	20 92	.....	.....	.....	.....	20 92	.....
Sainte-Catherine.....	791 25	.....	10 00	.....	.....	801 25	6,120 02
Chippawa.....	43 39	.....	.....	.....	.....	43 39	5 00
Port-Robinson*.....	8 35	.....	.....	.....	.....	8 35	.....
Totaux.....	142,511 53	.....	130 00	.....	108 03	142,749 56	9,194 51

* Ce bureau a été fermé le 5 juillet.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Valleyfield.....	1,854 58	.....	5 00	.....	4 00	1,863 58	2,809 00
Cornwall.....	3,877 18	.....	25 00	.....	8 00	3,910 18	6,960 00
Cardinal.....	742 43	.....	10 00	.....	.....	752 43	979 00
Lachine.....	917 03	17 10	.....	.....	1,333 42	2,267 55	.....
Montréal*.....	53,183 13	3,016 04	40 00	.....	14,076 86	70,316 03	30,215 05
Kingston.....	183 48	.....	.....	.....	.....	183 48	.....
Totaux.....	60,757 83	3,033 14	80 00	.....	15,422 28	79,293 25	40,963 05

* Les péages perçus à Montréal comprennent les montants payés pour les laissez-passer émis à Lachine (\$1,122.70), à Cornwall (\$21,963.04) et à Kingston (\$8,870.30).

CANAL CHAMBLY.

Chambly.....	13,016 26	.....	7 00	.....	.....	13,023 26	140 00
Saint-Jean.....	13,213 03	.....	.....	.....	.....	13,213 03	50 00
Ecluse de Saint-Ours.....	577 72	.....	2 00	.....	.....	579 72	.....
Totaux.....	26,807 01	.....	9 00	.....	.....	26,816 01	140 00

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Divisions de perception.	REVENU DES CANAUX.					Total du revenu des canaux.	Loyer de chutes d'eau et autres.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Domages.	Autres recettes.		
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Ottawa	19,782 17					19,782 17	
Grenville	11,096 91				8 00	11,104 91	13 00
Carillon	60 50					60 50	43 00
Sainte-Anne	1,151 35				2 20	1,153 55	
Totaux	32,090 93				10 00	32,101 13	56 00

CANAL RIDEAU.

Ottawa	3,826 99	51 94			266 50	4,145 43	501 75
Kingston-Mills	1,434 34					1,434 34	382 50
Smith's-Falls	586 89				9 20	546 00	58 20
Totaux	5,798 13	51 94			275 70	6,125 77	942 45

CANAL DE SAINT-PIERRE.

Saint-Pierre	1,248 38					1,248 38	
--------------------	----------	--	--	--	--	----------	--

CANAL MURRAY.

Brighton	522 12					522 12	4 00
----------------	--------	--	--	--	--	--------	------

CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

Burleigh-Falls	75 25					75 25	
Bobcaygeon	476 94				165 00	641 94	
Chutes Fénélon	65 05				1 00	66 05	51 00
Hastings	35 71				0 75	36 46	
Peterborough	265 20					265 20	3 00
Buckhorn	147 96					147 96	
Totaux	1,066 11				166 75	1,232 86	54 00

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Saut-Sainte-Marie							10 00
Grands totaux..	270,802 04	3,085 08	219 00		15,982 96	290,089 08	51,414 01

Durant l'exercice, des dépôts ont été faits en banque au crédit du receveur général tous les jours ou toutes les semaines, selon les instructions du ministère, et par ces dépôts les recettes, telles que portées au tableau ci-haut, ont été régulièrement balancées aux bureaux ci-dessus mentionnés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. B. WITTON,

Inspecteur des canaux.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

RAPPORT

DU

SECRÉTAIRE DU COMITÉ DU CONSEIL PRIVÉ

SUR LES

CHEMINS DE FER.

COMITÉ DU CONSEIL PRIVÉ SUR LES CHEMINS DE FER.

Le ministre des chemins de fer et canaux, étant le président du comité du Conseil privé sur les chemins de fer, auquel comité la loi de 1888 concernant les chemins de fer et ses amendements, impose des devoirs très étendus, il a été jugé opportun de faire ici un relevé succinct des questions soumises au comité durant l'année de calendrier depuis janvier jusqu'à décembre 1896, et des décisions qui ont été prises. Cette énumération s'établit comme suit:—

Chemin de fer du Parc et de l'Île de Montréal, devant traverser le canal Lachine à Montréal et à la Côte Saint-Paul.—Audience ajournée.

Plainte des pêcheurs et habitants de Burlington Beach à l'effet que le chemin de fer Grand-Tronc les a privés de l'accès à leurs pêcheries en construisant une clôture en fil de fer et enfermant plusieurs barrières et passages à niveau.—Cause renvoyée.

Plainte de M. E. Dubé *re* les prix exigés sur le chemin de fer Témiscouata.—Cause renvoyée.

Chemin de fer du Parc et de l'Île de Montréal, demandant l'approbation du plan de l'endroit et du mode de construction à être choisi et employé par cette voie ferrée pour traverser la partie de la voie d'évitement du Grand-Tronc au quai de Lachine.—Approuvé.

Chemin de fer du Parc et de l'Île de Montréal, demandant la permission de traverser le chemin de la Côte Saint-Luc, près de Westmount.—Accordé.

Plainte à l'effet que le passage à niveau du Grand-Tronc au chemin Fénélon, près de Lindsay, est dans une condition dangereuse.—Ordre est donné au Grand-Tronc de faire les réparations nécessaires.

Chemin de fer Grand-Tronc demandant l'approbation des plans et profil d'un passage à niveau devant traverser la rue Saint-Etienne à Montréal.—Approuvé.

Ville de Saint-Henri, demandant l'autorisation d'ouvrir un prolongement de la rue Saint-Jean à travers la voie du Grand-Tronc et d'enlever les clôtures qui obstruent la dite rue du côté du chemin de fer.—À l'étude.

Chemin de fer Grand-Tronc, demandant la modification des ordres *re* croisement des lignes de tramway à Toronto et à Montréal, en ce qui concerne le coût de la protection.—À l'étude.

Chemin de fer Grand-Tronc *re* traverse de sa voie par l'embranchement du Canada-Sud conduisant aux usines de l'Ontario Peat Fuel Company.—Audition partielle.

Plainte par la ville de Trois-Rivières à l'effet que le viaduc traversant la rue Le Jeune au-dessus du chemin de fer Canadien du Pacifique est dans une condition dangereuse, et que des barrières et des gardiens sont nécessaires à cette voie ferrée, rue Bonaventure.—Cause retirée.

Chemin de fer Canadien du Pacifique demandant l'approbation du plan d'un pont devant traverser la rivière Colombie à Revelstoke, C.-A.—Approuvé.

Canton d'Orford, demandant la permission de traverser le chemin de fer Pacifique Canadien au moyen d'un chemin public près du lac Magog.—Accordé.

Ville de Toronto, demandant la permission de poser un conduit d'eau de 12 pouces au-dessous des voies du Grand-Tronc et du chemin de fer Pacifique Canadien, rue Bay, dans cette ville.—Approuvé.

Chemin de fer Nakusp et Slocan (C.P.C.), demandant l'approbation du changement proposé dans l'établissement de la ligne de l'embranchement Sandan du chemin de fer Nakusp et Slocan, et l'autorisation de prendre possession, d'exploiter et d'occuper certaines terres du chemin de fer Kaslo et Slocan.—Accordé.

Compagnie d'éclairage et d'aqueduc de Tagona, demandant la permission de poser leur conduits d'eau sous la voie du C.A.R., au Saut-Sainte-Marie.—Accordé.

Requête du capitaine J. E. Porter, demandant un ordre pour forcer la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick à élargir le drainage de son pont traversant la rivière Washademoak.—Cause renvoyée.

Chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, demandant l'autorisation de prendre possession, exploiter ou occuper certaine propriété de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc dans le canton de Barton, requise pour les fins de droit de passage.—Accordé.

Chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, demandant l'approbation du plan du pont de l'île Parry.—Approuvé.

Chemin de fer du Parc et de l'île de Montréal, demandant l'approbation d'un viaduc de son chemin de fer électrique au-dessus du chemin de fer Pacifique Canadien au village de la Côte-des-Neiges.—Approuvé.

La Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, demandant l'approbation d'un changement dans l'établissement de la ligne de son chemin de fer près de Valleyfield.—Approuvé.

Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest (C.P.C.), demandant l'approbation du plan relatif aux rampes des abords de sa voie le long de certaines rues à Saint-Jean, P.Q.—Approuvé.

Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, demandant l'approbation du plan et de l'emplacement des usines projetées sur les terrains couverts par les eaux du canal Rideau, à Ottawa.—Approuvé.

Compagnie d'irrigation d'Okatoks, demandant la permission de passer un fossé d'irrigation à travers le chemin de fer Calgary et Edmonton.—Accordé.

Province du Manitoba, demandant un ordre pour le prolongement de la rue Le Moine, dans la municipalité de Kildonan, à travers la voie du chemin de fer Pacifique Canadien.—Accordé.

Embranchement du chemin de fer Columbia et Kootenay, à partir d'un point sur les bords de la rivière Kootenay.—Sanctionné.

Embranchement du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, pour relier le village de Ridgeville à la ligne-mère.—Sanctionné.

Embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de sa ligne-mère, dans le quartier Hochelaga, Montréal, jusqu'à la raffinerie de sucre Saint-Laurent, dans la ville de Maisonneuve.—Sanctionné.

Ville de Winnipeg, demandant un ordre pour le prolongement de la rue Gladstone à travers la voie et le terrain de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.—Accordé.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, demandant l'approbation du plan et de l'emplacement des ponts devant traverser les cours d'eau suivants dans la Colombie-Anglaise, savoir :

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Sicamous Narrows, rivières Colombie, Pitt, Fraser, Stone, Harrison et fondrière Maria.—Approuvé.

Chemin de fer du Parc et de l'Île de Montréal, demandant l'approbation d'un passage à niveau de sa ligne de tramway à travers le chemin de fer du Grand-Tronc, près de la gare de Saint-Laurent.—Approuvé.

Tramway électrique de Moncton, demandant l'approbation d'un passage à niveau du chemin de fer Intercolonial aux rues Main et St. George à Moncton.—Approuvé.

Chemin de fer du Sud-Ouest, demandant l'approbation du plan et de l'emplacement d'un pont devant traverser la rivière Châteauguay.—Approuvé.

Chemin de fer de la Rive du Golfe, demandant l'approbation des plans et emplacements de ponts devant traverser les cours d'eau suivant dans le Nouveau-Brunswick : rivières du Sud, Tracadie et Pokemouche.—Approuvé.

Chemin de fer du Parc et de l'Île de Montréal, demandant la permission de traverser au-dessous du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest (C.P.C.), près de Lachine.—Accordé.

Hamilton Radical Electric Railway, demandant l'autorisation d'établir un passage à niveau sur le C. G. T. aux avenues Sherman et Ferguson.—Approuvé.

Hamilton Radical Electric Railway, demandant l'autorisation d'établir un passage à niveau sur le C. G. T.—Audience ajournée.

La Compagnie électrique de Hull, demandant la permission de traverser le chemin de fer Canadien du Pacifique près de la gare de Hull.—Audience ajournée.

Chemin de fer Kingston et Pembroke, demandant la modification de l'ordre relatif au croisement de sa voie par les chemins de fer Kingston, Napanee et Western à Harrowsmith.—Accordé.

Compagnie des tramways de London, demandant la permission de traverser les voies des chemins de fer Grand-Tronc, Canadien du Pacifique et London et Port-Stanley.—Audience ajournée.

Ville de Magog, demandant la permission de prolonger six de ses rues à travers les voies du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest (C.P.C.)—Audience ajournée.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, demandant l'approbation du plan du viaduc à chevalet au-dessus de la rivière Kelesquasheshing, Algoma.—Audience ajournée.

Ville de Winnipeg, demandant la permission de prolonger la rue Gladstone à travers la voie du chemin de fer Pacifique Canadien.—Accordé.

Compagnie des tramways de Sherbrooke, demandant la permission de traverser les voies du Grand-Tronc et du Pacifique Canadien.—Accordé.

Hamilton Radical Electric Railway, demandant la permission de traverser deux lopins de terre appartenant au chemin de fer Grand-Tronc.—Cause retirée, les deux compagnies en étant arrivées à une entente.

Chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, demandant l'approbation des plans et profils de certaines parties de sa voie devant être construites à travers certaines rues et certains chemins à Hamilton.—Approuvé.

Chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, demandant l'approbation de son raccordement avec le chemin de fer Grand-Tronc à Hamilton.—Approuvé.

Chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, demandant l'approbation du plan et de l'emplacement du pont sur le canal Desjardins.—Approuvé.

Chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, embranchement de Ridgeville.—Sanctionné.

Chemin de fer du Parc et de l'Île de Montréal, demandant la permission de traverser le lot n° 925 du C.G.T. à Lachine.—Accordé.

Chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, demandant la remise à l'étude de l'ordre fermant la rue Hughson dans la ville de Hamilton.—Ordre donné que la rue Hughson ne soit pas fermée.

Chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, demandant l'approbation du passage à niveau du Grand-Tronc à Scotia.—Approuvé.

Ville de Toronto, demandant la permission de poser des tuyaux d'aqueduc sous les voies des chemins de fer Pacifique Canadien et Grand-Tronc.—Accordé.

Compagnie des tramways de Montréal, demandant la modification de l'ordre de passage à niveau du C.G.T., rue Notre-Dame, Saint-Henri.—Ordre modifié.

Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (C.P.R.), demandant l'approbation du passage à niveau de son chemin de fer des comtés du Centre à Vankleek-Hill.—Approuvé.

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Secrétaire du comité du Conseil privé des chemins de fer.

Préparé par

J. W. PUGSLEY,

Gref. du com. des C.F. du C.P.

PARTIE II

RELEVÉS DU COMPTABLE

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N^o 1.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux,
Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Désignation des travaux.	Imputables au capital.		Imputables au revenu.		Imputables au revenu.	
					Personnel.	Réparations.
CANEAUX.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Beauharnois.....					20,725	47 15,050 85
Carillon.....					13,995	69 12,161 10
Grenville.....	3,850	31				
Chambly.....			3,694	63	19,349	65 11,801 12
Cornwall.....	448,408	31	2,175	00	15,472	26 25,259 56
Lachine.....	184,998	25	8,193	15	58,342	96 24,950 20
Lac Saint-Louis.....	49,909	31				
Murray.....					5,409	10 5,410 33
Rideau.....			21,452	29	34,052	77 30,196 38
Saut-Sainte-Marie.....	189,986	59			16,074	70 2,650 17
Soulanges.....	535,939	07				
Sainte-Anne.....					2,495	54 4,993 89
Saint-Laurent.....	7,457	05				
Saint-Ours.....					2,094	91 1,678 49
Saint-Pierre.....	1,455	21	16,743	64	2,182	04 260 90
Trent.....	392,976	08	6,185	75	4,349	34 3,329 97
Welland.....	1,677	67	18,768	99	87,988	11 62,542 64
Williamsburg.....						
Galops.....			150,744	16		
Rapide Plat.....			286,396	96		
Pointe Farran.....			4,980	00	9,588	51 9,036 00
Iroquois.....			8,607	04		
Totaux.....	2,258,778	97	85,820	49	292,121	05 209,321 60
Ouvrage du dimanche.....					13,632	19
Appoint. et dép. imprévues des empl. du canal					38,850	69
Dragueurs, Lachine.....						2,751 04
do Rideau.....						5,993 06
Divers travaux non pourvus.....			5,024	58	850	54 8,262 70
Levées hydrographiques et inspections.....			868	82		
Dép. de la commission des cours d'eau navig.			5,000	00		
Appointements de commis surnum. et copistes			1,997	48		
do d'ingénieurs, dessinateurs et						
commis surnuméraires.....			18,010	69		
Services de commis surnuméraires pour pré-					736	05
parer des rapports au parlement.....					4,449	99
Frais de litige.....						
Total, canaux.....	2,258,778	97	121,908	10	345,454	47 226,328 40
CHEMINS DE FER.						
Pacifique Canadien.....	65,669	49				
Intercolonial.....	\$259,423	42				
Moins remis les années antér.	318	19				
	259,105	23			3,012,827	62
Ile du Prince-Edouard.....					225,138	56
Embranchement de Windsor.....					16,476	46
Total.....	324,774	72			3,254,442	64
Wagon " Victoria " du gouverneur général..	1,290	31				
Subventions aux chemins de fer.....			648,145	49		
Levés hydrographiques et inspections.....			4,990	89		
Statistique des chemins de fer.....			168	80		
Rapport de l'enquête devant le comité des						
chemins de fer du Conseil privé.....			112	20		
Total, chemins de fer.....	326,065	03	653,417	38	3,254,442	64
Total, chemin de fer et canaux..	2,584,844	00	775,325	48	3,599,897	11 226,328 40

Total de la somme dépensée, \$7,186,394.99.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 2.

État indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, réparations ordinaires et le personnel des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1896.

CANAL SAINT-PIERRE.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.		Personnel.		Réparations.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.		156,523	32						
do depuis do .. 1868		21,519	72						
do do do .. 1869		70,719	80						
do do do .. 1870				46,193	57				
do do do .. 1871						225	36	555	78
do do do .. 1872						230	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	1,538	40
do do do .. 1889				500	00	3,085	29	353	38
do do do .. 1890						3,110	15	255	34
do do do .. 1891		972	65	510	53	3,255	30	312	02
do do do .. 1892		14,387	00	30,936	82	3,007	70	1,461	24
do do do .. 1893		811	59	9,987	78	2,938	15	1,856	30
do do do .. 1894		437	05	3,852	21	2,935	94	1,986	70
do do do .. 1895		868	44	26,222	46	2,499	81	353	55
do do do .. 1896		1,455	21	16,743	64	2,182	04	260	90
Total		648,755	64	135,697	01	45,877	50	25,735	68

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA BAIE-VERTE—LEVÉ HYDROGRAPHIQUE.

			Exercice ter- miné le 30 juin.	Capital.	Revenu.
				\$ c.	\$ c.
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		
do	do	do	1893		
do	do	do	1894		
do	do	do	1895		
do	do	do	1896		
Total					44,387 53

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite*:

CANAL LACHINE.

	Exercice ter- miné le 30 juin.	Capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.		Personnel.		Réparations.		
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Dépendé par le gouvernement impérial.....		40,000	00							
Dépendé par le gouv. avant la confédération.		2,547,532	85							
do depuis do do ..	1868			1,852	70	13,742	05	10,431	51	
do do do do ..	1869	2,000	00			14,209	02	12,085	84	
do do do do ..	1870					15,834	49	13,302	39	
do do do do ..	1871				12,231	40	17,478	52	15,093	25
do do do do ..	1872	36,708	15			10,076	93	12,334	69	
do do do do ..	1873	7,824	28	35,153	21	23,601	03	34,300	60	
do do do do ..	1874	158,618	35			25,811	07	22,828	66	
do do do do ..	1875	197,420	52			28,592	01	30,057	34	
do do do do ..	1876	327,769	39			33,797	73	29,103	65	
do do do do ..	1877	1,439,375	73			33,148	86	19,824	33	
do do do do ..	1878	1,484,619	63			39,062	97	13,646	41	
do do do do ..	1879	958,053	30			42,338	84	12,400	78	
do do do do ..	1880	369,566	74			38,950	90	10,223	62	
do do do do ..	1881	292,165	51			39,027	99	19,888	33	
do do do do ..	1882	252,821	33	2,978	66	41,158	90	17,116	46	
do do do do ..	1883	396,496	96	1,859	68	45,554	91	18,199	59	
do do do do ..	1884	188,266	18			48,624	51	19,683	24	
do do do do ..	1885	111,215	23			49,004	85	20,199	78	
do do do do ..	1886	210,509	42			50,969	10	19,199	18	
do do do do ..	1887	28,772	52	12,981	59	53,113	97	22,567	81	
do do do do ..	1888	19,414	34	7,996	38	52,229	61	19,999	64	
do do do do ..	1889	76,032	96	972	71	54,110	67	22,957	71	
do do do do ..	1890	7,448	03	8,238	46	53,114	34	22,999	38	
do do do do ..	1891	217	53	16,155	75	50,721	69	36,292	98	
do do do do ..	1892	87,852	35	27,480	80	52,729	37	67,499	62	
do do do do ..	1893	445,983	21	50,937	40	53,185	00	51,616	79	
do do do do ..	1894	64,345	14	15,856	74	60,174	03	40,939	70	
do do do do ..	1895	189,944	36	32,405	20	56,337	44	25,891	45	
do do do do ..	1896	184,998	25	8,193	15	58,342	96	24,950	20	
Total.....		10,125,972	26	235,298	83	1,161,043	76	685,634	93	

LEONARD SHANNON.

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

État indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL BEAUHARNOIS.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.		Personnel.		Réparations.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépendé p. le gouvernem. avant la confédération		1,611,424	11						
do depuis do	1868			63,193	75	9,349	99	6,216	98
do do do	1869			55	00	9,626	99	6,498	57
do do do	1870			27	50	10,117	57	6,384	81
do do do	1871					12,316	53	5,722	36
do do do	1872			27	50	11,792	46	15,733	38
do do do	1873			5,122	50	12,210	73	9,882	06
do do do	1874			26	00	15,392	51	10,990	56
do do do	1875			36	00	14,399	32	12,253	01
do do do	1876					14,465	86	17,170	83
do do do	1877					14,377	63	15,207	36
do do do	1878					14,383	37	9,861	05
do do do	1879					15,015	86	10,370	71
do do do	1880		266 15			15,362	61	8,997	34
do do do	1881					17,659	93	10,770	67
do do do	1882					18,804	53	20,813	86
do do do	1883			6,727	44	18,287	77	15,826	71
do do do	1884			3,277	98	19,107	38	16,232	61
do do do	1885			7,999	79	18,960	40	14,637	70
do do do	1886			8,491	80	19,228	90	14,356	00
do do do	1887			3,633	57	18,867	45	14,999	88
do do do	1888			14,411	97	19,325	05	14,285	98
do do do	1889			10,993	52	20,019	11	14,982	54
do do do	1890					19,847	42	14,999	20
do do do	1891			17,085	68	18,886	86	12,537	39
do do do	1892			1,696	23	20,050	01	14,599	80
do do do	1893					20,348	34	14,107	11
do do do	1894			6,547	72	20,574	53	13,903	46
do do do	1895			27,982	93	20,428	59	12,299	49
do do do	1896					20,725	47	15,050	85
Total		1,611,690	26	177,336	88	479,933	17	370,092	27

LEONARD SHANNON,

*Comptable.*MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite*

CANAUX DU FLEUVE SAINT-LAURENT, LEVÉS HYDROGRAPHIQUES, ETC.

	Exercice terminé le 30 juin.	Imputables sur le capital.	Imputables sur le revenu.
		\$ c.	\$ c.
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	
do do do.....	1893	52,643 39	
do do do.....	1894	13,721 66	
do do do.....	1895	182,775 75	
do do do.....	1896	7,457 05	
Total.....		1,147,132 82	98,378 46

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

LAC SAINT-LOUIS.

				Exercice terminé le 30 juin.	Imputables sur le capital.		Imputables sur le revenu.	
						\$	c.	\$	c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....				1868				
do	depuis	do	.....	1869				
do	do	do	.....	1870				
do	do	do	.....	1871				
do	do	do	.....	1872				
do	do	do	.....	1873				
do	do	do	.....	1874				
do	do	do	.....	1875				
do	do	do	.....	1876				
do	do	do	.....	1877				
do	do	do	.....	1878				
do	do	do	.....	1879				
do	do	do	.....	1880				
do	do	do	.....	1881				
do	do	do	.....	1882				
do	do	do	.....	1883				
do	do	do	.....	1884				
do	do	do	.....	1885				
do	do	do	.....	1886				
do	do	do	.....	1887				
do	do	do	.....	1888				
do	do	do	.....	1889				
do	do	do	.....	1890				
do	do	do	.....	1891				
do	do	do	.....	1892				
do	do	do	.....	1893				
do	do	do	.....	1894				
do	do	do	.....	1895		4,753	14	
do	do	do	.....	1896		49,909	31	
Total.....						54,662	45	

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CORNWALL.

		Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouve- lements im- putables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
			\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Déposé 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 33	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
do do do		1893	352,536 13		15,173 01	9,668 14
do do do		1894	404,990 22		15,344 02	7,733 54
do do do		1895	450,689 65	21,497 74	15,414 56	13,053 55
do do do		1896	448,408 31	2,175 00	15,472 26	25,259 56
Total			5,953,662 53	84,323 40	424,442 75	317,673 14

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WILLIAMSBURG.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvele- ments im- putables sur le revenu.		Personnel.		Réparations.		
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
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					6,857	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		13	19		7,423	48	7,299	39	
do do do	1884		2,473	44		7,757	04	7,349	37	
do do do	1885	103,237	12			7,696	67	8,198	03	
do do do	1886	149,835	71			7,671	54	7,847	05	
do do do	1887	115,853	00			7,635	54	7,904	76	
do do do	1888	70,128	29	1,613	67	7,646	79	8,190	13	
do do do	1889	59,867	26			7,485	28	8,794	61	
do do do	1890	139,078	37			8,954	53	8,191	69	
do do do	1891	230,670	60			8,678	25	7,987	40	
do do do	1892	376,545	32		797	83	9,458	33	8,551	32
do do do	1893	372,193	29		3,675	00	8,676	03	8,347	97
do do do	1894	498,390	23				10,230	09	7,029	95
do do do	1895	347,357	23		13,720	36	9,675	09	7,371	37
do do do	1896	442,121	12		8,607	04	9,588	51	9,036	00
Total		4,228,419	71		29,490	90	219,926	21	204,363	20

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvele- ments im- putables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Gouvernement impérial		222,220 00			
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.		7,416,019 83			
do depuis do ..	1868	12,097 84		37,679 05	38,852 96
do do do ..	1869	43,486 36		39,060 61	50,773 03
do do do ..	1870		22,173 72	40,340 45	65,009 19
do do do ..	1871		48,569 10	42,383 33	53,381 02
do do do ..	1872	53,680 32	6,022 44	37,085 37	50,276 90
do do do ..	1873	82,282 20	47,876 27	45,382 99	66,550 73
do do do ..	1874	746,420 61		50,966 48	103,666 99
do do do ..	1875	1,047,119 91		52,595 00	88,539 99
do do do ..	1876	1,569,478 19	700 00	57,623 31	81,376 12
do do do ..	1877	2,199,962 61		59,963 47	49,783 93
do do do ..	1878	2,138,392 99		60,138 59	66,393 53
do do do ..	1879	1,552,697 41		59,942 23	56,755 57
do do do ..	1880	1,252,924 75		63,198 10	76,535 25
do do do ..	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
do do do ..	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
do do do ..	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
do do do ..	1884	432,336 21		113,276 87	90,926 97
do do do ..	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
do do do ..	1886	215,380 75	1,359 00	111,660 22	69,507 48
do do do ..	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 80
do do do ..	1888	429,720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
do do do ..	1889	225,910 21	43,803 80	113,587 05	77,547 77
do do do ..	1890	117,633 22	51,648 23	109,202 02	72,686 19
do do do ..	1891	36,371 03	19,767 73	107,662 63	82,548 30
do do do ..	1892	29,541 21	9,008 80	104,673 73	73,771 87
do do do ..	1893	8,259 94	25,103 13	104,926 73	65,016 84
do do do ..	1894	1,571 78	13,430 20	102,018 80	53,053 71
do do do ..	1895	3,809 35	24,245 02	90,438 07	48,270 94
do do do ..	1896	1,677 67	18,768 99	87,988 11	62,542 64
Total		23,769,353 41	379,433 24	2,264,887 67	2,025,594 47

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE ET CANAL SAINTE-ANNE.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération		134,456 51			
do do depuis do	1868			778 16	432 47
do do do do	1869			1,062 96	1,873 51
do do do do	1870			1,136 54	1,280 36
do do do do	1871			1,285 84	1,539 02
do do do do	1872		1,939 46	1,106 80	1,393 63
do do do do	1873		540 11	2,199 64	1,264 40
do do do do	1874	12,753 27		2,614 90	7,208 63
do do do do	1875	32,627 71		1,859 20	4,506 68
do do do do	1876	24,935 85		1,952 14	4,033 72
do do do do	1877	30,003 08		1,982 65	1,756 93
do do do do	1878	14,618 85		2,057 32	541 95
do do do do	1879	22,113 02		2,202 03	3,259 70
do do do do	1880	3,054 68		2,152 57	1,704 71
do do do do	1881	69,042 76		2,553 02	3,257 92
do do do do	1882	193,158 36		2,611 30	2,343 99
do do do do	1883	172,959 95		2,569 86	3,448 83
do do do do	1884	142,006 25		2,775 32	2,725 49
do do do do	1885	93,679 57		2,618 60	4,042 04
do do do do	1886	129,681 67		2,611 90	5,803 01
do do do do	1887	45,276 08	6,054 10	2,537 41	1,499 96
do do do do	1888	18,910 55	1,372 59	2,505 61	1,380 75
do do do do	1889	24,786 33		2,569 22	1,750 79
do do do do	1890	6,151 14		2,571 04	1,525 51
do do do do	1891		8,173 69	2,505 69	1,503 56
do do do do	1892		25,471 61	2,571 28	1,666 21
do do do do	1893		6,521 88	2,581 08	2,890 03
do do do do	1894		3,497 56	2,640 00	2,799 63
do do do do	1895		3,694 33	2,508 14	3,025 91
do do do do	1896			2,495 54	4,993 89
Total		1,170,215 63	57,265 33	63,615 76	75,343 23

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX CARILLON ET GRENVILLE.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....		63,053 64			
do depuis do ..	1868		19,817 22	6,301 88	8,911 28
do do do ..	1869			6,549 38	10,157 42
do do do ..	1870		4,167 96	6,617 81	9,852 09
do do do ..	1871		23,119 37	8,676 90	8,218 24
do do do ..	1872	165,257 28		8,324 51	17,235 31
do do do ..	1873	133,199 10	3,051 38	10,068 28	8,781 50
do do do ..	1874	245,258 38		10,710 88	10,605 82
do do do ..	1875	339,864 76		10,378 57	18,520 44
do do do ..	1876	326,203 16		10,764 38	11,475 96
do do do ..	1877	245,738 04		11,050 27	10,304 06
do do do ..	1878	22,676 20		11,401 30	5,082 72
do do do ..	1879	243,141 24		11,501 22	7,629 98
do do do ..	1880	281,514 27		11,959 14	7,625 54
do do do ..	1881	336,707 53		13,059 18	8,076 91
do do do ..	1882	433,084 39		14,387 49	7,582 68
do do do ..	1883	433,575 10		17,479 58	8,310 02
do do do ..	1884	399,267 16		17,393 91	7,918 42
do do do ..	1885	157,187 72		19,702 30	10,429 26
do do do ..	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
do do do ..	1887	20,747 11		20,011 36	10,554 41
do do do ..	1888	38,996 29		21,531 12	10,036 62
do do do ..	1889	298 17		22,098 88	10,135 66
do do do ..	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
do do do ..	1891		4,395 25	21,230 22	10,796 68
do do do ..	1892	34,585 64	15,036 48	17,458 69	8,620 15
do do do ..	1893	207 00	42,298 74	16,762 71	10,669 28
do do do ..	1894	385 55	20,034 94	14,144 98	11,620 09
do do do ..	1895		5,963 76	15,453 21	12,303 25
do do do ..	1896	3,850 31		13,995 69	12,161 10
Total.....		4,029,788 86	142,486 71	405,507 82	290,500 58

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE ET DIGUE DE LA CULBUTE.

	Exercice ter- miné le 30 juin.	Capital.	Renouvele- ments impu- tables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868				
do do do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873		835 53		
do do do	1874		38,388 99		
do do do	1875	63,659 29			
do do do	1876	76,842 44			
do do do	1877	56,081 87			
do do do	1878	5,933 53			
do do do	1879	20,694 19			
do do do	1880	16,688 20		202 50	259 31
do do do	1881	4,721 62		962 85	
do do do	1882	29,567 15		790 00	162 33
do do do	1883	14,249 60		695 00	288 99
do do do	1884	8,151 16		733 50	
do do do	1885	19,071 76		730 00	572 75
do do do	1886	26,385 27		730 00	2,396 14
do do do	1887	7,760 88		730 00	967 33
do do do	1888	7,573 99		739 50	730 60
do do do	1889	17,112 01		1,050 00	116 53
do do do	1890	2,818 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	
do do do	1893		1,420 65	749 00	13 55
do do do	1894		2,540 14	730 00	494 43
do do do	1895		1,475 26	436 05	434 28
do do do	1896				
Total		379,494 46	55,328 87	11,507 48	6,936 15

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL RIDEAU.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements, imputables sur le revenu.		Personnel.		Réparations	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Gouvernement impérial.....		3,911,701	47						
Dépensé par le gouvern. avant la confédération		153,062	60						
do depuis do	1868			7,298	12	18,397	28	16,475	21
do do do	1869					19,250	71	13,140	77
do do do	1870			13	16	20,022	37	19,469	33
do do do	1871			11,732	98	22,814	58	18,120	52
do do do	1872			4,967	50	22,139	48	14,005	32
do do do	1873			18,070	97	22,841	51	26,074	49
do do do	1874			5,793	16	26,815	44	22,957	40
do do do	1875	9,310	85			26,553	37	19,699	81
do do do	1876	2,163	96			26,430	77	14,428	25
do do do	1877	214	11			25,959	56	14,198	18
do do do	1878					26,651	51	11,034	22
do do do	1879	7,703	88			26,042	52	7,134	55
do do do	1880					26,463	88	11,434	05
do do do	1881			133	50	26,024	71	8,627	00
do do do	1882					26,915	29	13,860	28
do do do	1883			70	65	27,322	81	23,524	84
do do do	1884			4,597	50	26,938	95	19,245	02
do do do	1885			2,098	76	26,971	32	18,189	55
do do do	1886			550	00	27,045	95	35,648	04
do do do	1887			20,823	96	29,440	46	18,565	34
do do do	1888			18,889	48	33,458	83	25,478	87
do do do	1889			6,665	22	33,801	77	18,106	36
do do do	1890			21,124	10	34,270	57	18,025	21
do do do	1891			20,967	25	34,641	98	21,537	56
do do do	1892			31,363	23	35,500	82	21,507	16
do do do	1893			24,274	71	35,022	49	18,789	50
do do do	1894			14,485	11	34,943	35	16,939	47
do do do	1895			31,559	48	33,827	08	19,897	32
do do do	1896			21,452	29	34,052	77	30,196	38
Total.....		4,084,156	87	266,931	13	810,562	13	536,310	00

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE SAINT-OURS.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements, imputables sur le revenu.		Personnel.		Réparations.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépendé par le gov. avant la Confédération	1868	121,537	65						
do depuis do	1869					1,532	75		753 74
do do do	1870					1,755	15		1,399 18
do do do	1871					1,458	09		1,006 22
do do do	1872					1,414	48		1,210 98
do do do	1873					1,565	80		1,263 19
do do do	1874					2,076	50		1,575 10
do do do	1875					2,219	13		2,363 42
do do do	1876					1,362	22		1,245 69
do do do	1877					1,403	92		1,601 71
do do do	1877					1,533	40		750 80
do do do	1878					1,556	65		283 77
do do do	1879					1,581	55		456 07
do do do	1880					1,614	01		705 54
do do do	1881					1,741	97		1,299 77
do do do	1882					2,002	71		1,902 41
do do do	1883			17,230	32	2,361	65		2,188 08
do do do	1884			5,279	17	2,315	37		1,494 99
do do do	1885			4,700	64	2,271	57		3,652 63
do do do	1886					2,311	70		4,143 47
do do do	1887					2,175	37		5,864 78
do do do	1888					2,216	04		2,801 17
do do do	1889			17,964	45	2,421	14		2,002 63
do do do	1890			24,571	96	2,138	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
do do do	1893					2,136	66		1,994 34
do do do	1894					2,216	68		924 55
do do do	1895					2,161	63		915 50
do do do	1896					2,094	91		1,678 49
Total		121,537	65	95,028	62	55,818	97		53,818 15

LEONARD SHANNON.

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CHAMBLY.

	Exercice ter- miné le 30 juin.	Capital.	Renouvele- ments, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Dépensé par le gouv. 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 74
do do do	1881			13,950 47	20,705 17
do do do	1882		31,796 41	16,686 78	16,843 60
do do do	1883		21,332 36	15,904 38	15,182 24
do do do	1884		41,640 77	18,448 85	12,003 34
do do do	1885		21,049 23	18,378 55	13,046 95
do do do	1886		14,547 27	19,501 28	11,999 77
do do do	1887		17,911 17	19,053 62	20,071 37
do do do	1888		65,536 64	20,073 60	11,823 74
do do do	1889		51,437 87	19,679 22	19,392 18
do do do	1890		23,221 48	19,655 38	14,399 93
do do do	1891		43,344 41	19,204 76	11,399 93
do do do	1892		38,353 99	19,665 22	12,976 48
do do do	1893		21,127 65	19,310 29	12,451 03
do do do	1894		8,567 78	19,040 93	11,920 74
do do do	1895		6,147 63	19,325 49	11,779 12
do do do	1896		3,694 63	19,349 65	11,801 12
Total		637,206 76	418,024 54	431,130 97	410,327 15

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite*

CANAL MURRAY.

	Le service ter- miné le 30 juin.	Capital.		Renouvelle- ments, imputables sur le revenu.		Personnel.		Réparations.		
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
Dépensé par le gouv. avant la confédération.....	1868			400	00					
do depuis do	1869									
do do do	1870									
do do do	1871									
do do do	1872									
do do do	1873									
do do do	1874									
do do do	1875									
do do do	1876									
do do do	1877									
do do do	1878									
do do do	1879									
do do do	1880									
do do do	1881									
do do do	1882		7,135	63						
do do do	1883		84,071	68						
do do do	1884		118,187	43						
do do do	1885		148,902	66						
do do do	1886		179,704	52						
do do do	1887		142,563	66						
do do do	1888		146,754	37						
do do do	1889		215,325	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
do do do	1893		20,838	79			5,499	62	5,341	34
do do do	1894						5,667	52	5,295	57
do do do	1895						5,354	97	5,063	49
do do do	1896						5,409	10	5,410	33
Total.....		1,247,470	26	400	00	33,366	03	24,789	41	

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT.

	Exercice terminé le le 30 juin.	Capital.		Renouvellements, imputables sur le revenu		Personnel. Réparations.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépendé par le gouvern. avant la confédération		309,371	31				
do	1868						
do	1869						
do	1870						
do	1871						
do	1872						
do	1873						
do	1874						
do	1875						
do	1876						
do	1877						
do	1878						
do	1879						
do	1880	561	50			1,188	92
do	1881					2,489	93
do	1882			5,836	51	2,011	92
do	1883	40,767	16	9,303	66	2,235	50
do	1884	120,393	91	6,198	57	2,208	64
do	1885	121,382	84			3,303	87
do	1886	75,103	30			1,639	75
do	1887	179,541	63			1,938	08
do	1888	114,879	35			1,770	29
do	1889	47,592	13	29,677	92	3,242	05
do	1890	58,644	50	11,522	65	3,450	99
do	1891	9,826	49	3,164	81	3,803	66
do	1892	4,457	28	6,506	97	3,695	85
do	1893	5,962	47	10,838	90	3,739	86
do	1894	3,412	32	20,403	93	3,785	47
do	1895	53,907	70	21,143	41	4,184	18
do	1896	392,976	08	6,185	75	4,349	34
Total.....		1,538,779	97	130,783	08	49,038	30
						74,018	88

LEONARD SHANNON.

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite*

CANAL TAY.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouve- lements, imputables sur le revenu	Personnel.	Réparations.
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868				
do do do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
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	50,873 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		*	*
do do do	1893			*	*
do do do	1894			*	*
do do do	1895			*	*
do do do	1896			*	*
Total		476,128 73	748 65		

* Compris dans le canal Rideau.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

		Exercices	Capital.	Renouvellements, imposables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		terminé le 30 juin.	\$	\$	\$	\$
Dépensé p. le gouvern. depuis la confédération		1868				
do do do		1869				
do do do		1870				
do do do		1871				
do do do		1872		949 35		
do do do		1873				
do do do		1874				
do do do		1875				
do do do		1876				
do do do		1877				
do do do		1878				
do do do		1879				
do do do		1880				
do do do		1881				
do do do		1882				
do do do		1883				
do do do		1884				
do do do		1885				
do do do		1886				
do do do		1887				
do do do		1888	8,145 06			
do do do		1889	34,018 95			
do do do		1890	176,568 55			
do do do		1891	325,336 33			
do do do		1892	341,474 31			
do do do		1893	589,801 25			
do do do		1894	1,316,529 29			
do do do		1895	466,151 50		3,432 73	
do do do		1896	189,986 59		16,074 70	2,650 17
Total.....			3,448,011 83	949 35	19,507 43	2,650 17

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL SOULANGES.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.		Renouvellements, imputables sur le revenu.		Personnel.		Réparations.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépensé p. le gouvernement. avant la confédérat'n	1868								
do do depuis do	1869								
do do do do	1870								
do do do do	1871								
do do do do	1872								
do do do do	1873								
do do do do	1874								
do do do do	1875								
do do do do	1876								
do do do do	1877								
do do do do	1878								
do do do do	1879								
do do do do	1880								
do do do do	1881								
do do do do	1882								
do do do do	1883								
do do do do	1884								
do do do do	1885								
do do do do	1886								
do do do do	1887								
do do do do	1888								
do do do do	1889								
do do do do	1890								
do do do do	1891								
do do do do	1892		54,235 76						
do do do do	1893		210,336 24						
do do do do	1894		723,380 95						
do do do do	1895		752,016 53						
do do do do	1896		535,939 07						
Total		2,275,908	55						

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

Dt.

CANAUX,
PERCEPTEURS des péages sur les

Balances dues par les percepteurs le 1er juillet 1895.	REVENU DES CANAUX.				Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau, etc.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Autres recettes, y compris droits de havre sur le canal Welland.			
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
90,920 88			30 00	36 08	90,986 96	770 50	91,757 46
50,491 59			90 00	71 95	50,653 54	1,230 65	51,884 19
235 15					235 15	1,068 34	1,303 49
20 92					20 92		20 92
8 35					8 35		8 35
791 25			10 00		801 25	6,120 02	6,921 27
43 39					43 39	5 00	48 39
142,511 53			130 00	108 03	142,749 56	9,194 51	151,944 07
1,854 58			5 00	4 00	1,863 58	2,809 00	4,672 58
25,840 22			25 00	8 00	25,873 22	6,960 00	32,833 22
742 43			10 00		752 43	979 00	1,731 43
2,039 73		17 10		1,333 42	3,390 25		3,390 25
21,227 09	3,016 04		40 00	14,076 86	38,359 99	30,215 05	68,575 04
9,053 78				9,053 78	9,053 78		9,053 78
60,757 83	3,033 14		80 00	15,422 28	79,293 25	40,963 05	120,256 30
13,016 26			7 00		13,023 26	140 00	13,163 26
13,212 26					13,213 03	50 00	13,263 03
577 72			2 00		579 72		579 72
26,806 24			9 00		26,816 01	190 00	27,006 01
19,782 17				8 00	19,782 17		19,782 17
1,096 91					11,104 91	13 00	11,117 91
60 50					60 50	43 00	103 50
1,151 35				2 20	1,153 55		1,153 55
32,090 93				10 20	32,101 13	56 00	32,157 13
3,826 99	51 94			266 50	4,145 43	501 75	4,647 18
1,434 34				9 20	1,434 34	382 50	1,816 84
586 80					546 00	58 20	604 20
5,798 13	51 94			275 70	6,125 77	942 45	7,068 22
1,248 38					1,248 38		1,248 38
1,248 38					1,248 38		1,248 38

1895-96.

canaux—Comptes des recettes.

Av.

DIVISIONS DE PERCEPTION.	DÉPOSÉ AU CRÉDIT DU RECEVEUR GÉNÉRAL.		Total.	Coût du personnel, réparations et bureaux de perception.
	A compte du revenu des canaux.	A compte des loyers de chutes d'eau, etc.		
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
<i>Canal Welland</i>				154,907 90
Port-Colborne	90,986 96	770 50	91,757 46	3,742 69
Port-Dalhousie	50,653 54	1,230 65	51,884 19	2,503 00
Dunnville	235 15	1,068 34	1,303 49	782 00
Port-Maitland	20 92		20 92	600 00
Port-Robinson	8 35		8 35	
Sainte-Catherine	801 25	6,120 02	6,921 27	193 07
Chippawa	43 39	5 00	48 39	130 00
Totaux	142,749 56	9,194 51	151,944 07	162,858 66
<i>Canaux du Saint-Laurent</i>				184,711 87
Beauharnois	1,863 58	2,809 00	4,672 58	1,534 52
Cornwall	25,873 22	6,960 00	32,833 22	2,113 91
Cardinal	752 43	979 00	1,731 43	1,310 10
Lachine	3,390 25		3,390 25	2,232 53
Montréal	38,359 99	30,215 05	68,575 04	8,872 70
Kingston	9,053 78		9,053 78	1,201 72
Totaux	79,293 25	40,963 05	120,256 30	201,977 35
<i>Canal Chambly</i>				34,924 17
Chambly	13,023 26	140 00	13,163 26	1,609 52
Saint-Jean	13,213 03	50 00	13,263 03	1,694 50
Saint-Ours	579 72		579 72	615 43
Totaux	26,816 01	190 00	27,006 01	38,843 62
<i>Canaux de l'Ottawa</i>				33,646 22
Ottawa	19,782 17		19,782 17	
Grenville	11,104 91	13 00	11,117 91	1,156 22
Carillon	60 50	43 00	103 50	852 19
Ecluse Sainte-Anne	1,153 55		1,153 55	850 49
Totaux	32,101 13	56 00	32,157 13	36,505 12
<i>Canal Rideau</i>				65,744 95
Ottawa	4,145 43	501 75	4,647 18	2,407 97
Kingston-Mills	1,434 34	382 50	1,816 84	449 75
Smith's-Falls	546 00	58 20	604 20	339 15
Totaux	6,125 77	942 45	7,068 22	68,941 82
<i>Canal Saint-Pierre</i>				2,442 94
	1,248 38		1,248 38	230 29
Totaux				2,673 23

Dr.

CANAUX,

PERCEPTEURS des péages sur les

Balance due par les percepteurs, 1er juillet 1895.	REVENU DES CANAUX.				Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau, etc.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Autres recettes, y compris droits de havre sur le canal Welland.			
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
	75 25				75 25		75 25
	476 94			165 00	641 94		641 94
	65 05			1 00	66 05	51 00	117 05
	35 71			0 75	36 46		36 46
	265 20				265 20	3 00	268 20
	147 96				147 96		147 96
	1,066 11			166 75	1,232 86	54 00	1,286 86
	522 12				522 12	4 00	526 12
	522 12				522 12	4 00	526 12
						10 00	10 00
77	270,801 27	3,085 08	219 00	15,982 96	290,089 08	51,414 01	341,503 09
					1,964 37		1,964 37
					288,124 71		339,538 72

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

1894-95.

etc., comptes des recettes—*Fin.*

Av.

DIVISIONS DE PERCEPTION.	DÉPOSÉ AU CRÉDIT DU RECEVEUR GÉNÉRAL.		Total.	Dépenses pour personnel, réparations et bureaux de perception.
	A compte du revenu des canaux.	A compte de loyers de chutes d'eau, etc.		
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
<i>Canal de la Vallée de la Trent</i>				7,679 31
Burleigh	75 25		75 25	
Bobcaygeon	641 94		641 94	44 45
Fenelon-Falls	66 05	51 00	117 05	
Hastings	36 46		36 46	12 40
Peterboro	265 20	3 00	268 20	8 00
Buckhorn	147 96		147 96	
Totaux	1,232 86	54 00	1,286 86	7,744 16
<i>Canal Murray</i>				11,060 71
Brighton	522 12	4 00	526 12	322 86
Totaux	522 12	4 00	526 12	11,383 57
<i>Sault Sainte-Marie</i>		10 00	10 00	19,329 77
Dragueurs				8,744 10
Inspection				2,358 51
Département des impressions et de la papeterie				1,221 66
En général				9,201 30
	290,089 08	51,414 01	341,503 09	21,525 57
Moins remboursements	1,964 37		1,964 37	* 571,782 87
Revenu net	288,124 71		339,538 72	

* Le montant ci-dessus ne comprend pas les dépenses imputées au capital ou au revenu.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES.

N° 2.—ÉTAT SOMMAIRE des comptes des locataires—1894-95.

Dt.

Av.

Balance due le 1 ^{er} juillet 1895.	Echus pendant l'année expirée le 30 juin 1896.		Total.	DESCRIPTION DES TRAVAUX.	Diminution.	Payé aux percepteurs.	Balance.	Total.
	\$	c.						
29,607 55	8,389 50	37,997 05		Canal Welland.....	689 75	9,194 51	28,132 79	37,997 05
3,364 62	980 00	4,344 62		do Williamsburg.....	.....	979 00	3,365 62	4,344 62
4,512 50	4,145 00	8,657 50		do Cornwall.....	.....	6,960 00	1,697 50	8,657 50
7,892 50	3,010 00	10,902 50		do Beauharnois.....	.....	2,869 00	8,033 50	10,902 50
22,872 80	31,137 49	54,010 29		do Lachine.....	200 00	30,215 05	23,595 24	54,010 29
321 84	145 00	466 84		do Champlain.....	.....	190 00	276 84	466 84
4,937 24	1,806 85	6,744 09		do Rideau.....	3,083 75	942 45	2,717 89	6,744 09
80 00	125 00	205 00		Divers.....	4 00	124 00	77 00	205 00
354 18	.....	354 18		Ventes des terres, chemin de fer Intercolonial.....	.....	.....	354 18	354 18
73,943 23	49,738 84	123,682 07		Totaux.....	3,957 50	51,414 01	68,310 56	123,682 07

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les remboursements des péages des canaux payés pendant l'exercice 1895-96.

Date.	A qui payé.	Remboursements de péages sur	Canaux.	Montant.	Total.
				\$ c.	\$ c.
1895.					
29 août.	John Heney	Bois	Rideau	361 45	
17 oct.	J. Le Michaud	Surcharge de péages	St-Laurent	66 82	
8 nov.	E. A. Middlemiss	Payé en plus sur steamer	do	12 20	
8 do	Cie de Transport d'Ottawa	Laissez-passer non empl.	do	2 33	
12 déc.	do de Montréal	Ciment et bois de service	do	68 41	
12 do	do de Kingston et Montréal	Grain	do	50 07	
1896.					
10 janv.	Cie de Navigation Richelieu et Ontario	Payé 2 fois p. passagers	do	30 00	
10 do	Poupore et Fraser	Ciment	do	29 51	
16 do	Cie de Navigation Richelieu et Ontario	Payé 2 fois p. passagers	do	24 00	
4 mars	Prosper La Plante	Ciment	do	160 87	
21 avril.	Propriétaires du steamer <i>Passport</i>	Laissez-passer non empl.	do	2 72	
3 juin.	Cie de Transport de Montréal	Matériaux pour travaux du gouvernement	do	58 97	
27 juill.	Edward Verrille	Laissez-passer non empl.	do	4 73	
27 do	Cie de Transbordement de Kingston et Montréal	Houille	do	197 25	
29 do	Jas. Carruthers	Blé	do	385 02	
1895.					1,092 90
17 oct.	Cie de Navigation de la rivière Ottawa	Payé 2 fois sur <i>Duchess York</i>	Lachine	23 50	
1896.					
21 avril.	Cie Calvin	Bois de construction	do	31 35	
29 juill.	Cie Canadienne de Transbordement et d'Exportation	Houille	do	87 72	
1895.					142 57
8 nov.	McArthur et Fils	Bois de service	Beauharnois	6 00	
1896.					6 00
10 janv.	Cie de Transbordement de Kingston et Montréal	Mais	Welland	31 50	
21 avril.	G. Morden	Bois de service	do	54 00	
3 juin.	Joseph Miller	do	do	2 63	
29 juill.	M. Julian	Laissez-passer non empl.	do	28 58	
28 fév.	Jos. Michaud	do do	Cornwall	61 36	
21 avril.	Cie de Transit d'Ogdensburg	Mais	do	115 50	
9 juin.	Cie de Transport de Montréal	do	Williamsb'g	67 88	
					67 88
					1,964 87

LEONARD SHANNON.

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(Y compris les montants payés au chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse et au chemin de fer Européen et Nord-Américain, N.-B.)

	Année.	Construction.		Frais d'exploitation, y compris le chemin de fer Embranchement de Windsor.		Revenu perçu, y compris le chemin de fer Embranchement de Windsor.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépensé avant la confédération		10,766,725	54				
do depuis	1868	483,353	65	359,961	08	420,752	58
do do	1869	282,615	18	387,548	47	455,022	76
do do	1870	1,729,381	49	445,208	75	471,245	09
do do	1871	2,916,782	13	442,993	31	565,713	52
do do	1872	5,131,141	51	595,076	22	622,900	56
do do	1873	5,201,450	37	1,011,892	60	703,458	26
do do	1874	3,614,808	81	1,847,175	24	893,430	17
do do	1875	3,426,099	55	1,532,589	62	861,593	43
do do	1876	1,108,321	59	1,277,197	79	848,861	46
do do	1877	1,318,352	19	1,661,673	55	1,154,445	35
do do	1878	408,816	74	1,811,273	56	1,378,946	78
do do	1879	226,639	19	2,010,183	22	1,294,099	69
do do	1880	2,048,014	60	1,607,956	70	1,520,310	45
do do	1881	608,732	80	1,780,353	53	1,777,856	76
do do	1882	585,568	79	2,080,592	37	2,100,315	85
do do	1883	1,616,632	96	2,383,477	20	2,305,034	99
do do	1884	1,405,377	52	2,366,719	95	2,376,666	19
do do	1885	1,195,363	08	2,460,229	87	2,392,605	00
do do	1886	544,958	17	2,508,473	10	2,406,858	88
do do	1887	823,070	86	2,854,158	91	2,621,337	41
do do	1888	742,203	09	3,300,481	94	2,937,337	40
do do	1889	655,228	13	3,174,785	19	2,923,736	46
do do	1890	365,246	48	3,500,455	80	2,958,243	38
do do	1891	79,929	34	3,691,273	65	3,007,630	51
do do	1892	168,101	77	3,458,891	39	2,978,950	82
do do	1893	228,984	79	3,062,207	45	3,099,815	20
do do	1894	166,362	43	2,999,317	07	3,020,485	74
do do	1895	327,034	51	2,964,940	98	2,979,795	59
do do	1896	250,105	23	3,029,304	08	2,994,201	93
Total		*48,434,492	49	60,606,392	59	54,161,652	21

* Y compris \$296,872.90 imputés au "Fonds consolidé".

Coût total de la construction comme ci-dessus

\$48,434,492 49

Moins montants transférés du capital au fonds consolidés 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
	\$ 208,509 72	\$ 83,363 18
		208,509 72

296,872 90

Chemin de fer du Cap-Breton	\$48,137,619 59
do Oxford et New-Glasgow	3,859,884 54
do de Prolongement-Est	1,945,497 69
	1,324,042 81

Total du coût du système du ch. de fer Intercolonial

\$55,267,044 63

LEONARD SHANNON,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

	Année.	Capital.		Frais d'exploitation.		Revenu reçu.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....							
do depuis do	1868						
do do do	1869						
do do do	1870						
do do do	1871						
do do do	1872						
do do do	1873						
do do do	1874						
do do do	1875						
do do do	1876						
do do do	1877						
do do do	1878						
do do do	1879						
do do do	1880						
do do do	1881						
do do do	1882						
do do do	1883						
do do do	1884	1,284,311	97	10,033	77	30,767	66
do do do	1885	2,055	92	78,273	65	73,050	01
do do do	1886	183	79	94,756	06	66,893	11
do do do	1887			94,254	04	64,107	10
do do do	1888			90,954	73	70,552	20
do do do	1889	34,235	73	90,719	04	72,436	65
do do do	1890			79,102	77	84,658	95
do do do	1891	3,255	40	*		†	
do do do	1892			*		†	
do do do	1893			*		†	
do do do	1894			*		†	
do do do	1895			*		†	
do do do	1896			*		†	
Total.....		1,324,042	81	538,094	06	462,465	68

* Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

† Compris dans le revenu du chemin de fer Intercolonial.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

	Année.	Capital.		Frais d'exploitation.		Revenu reçu.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.
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		85,610 69				
do do do	1887		2,299 62				
do do do	1888		500 17				
do do do	1889						
do do do	1890						
do do do	1891						
do do do	1892						
do do do	1893						
do do do	1896						
Total.....			*88,410 48				

* 56 Victoria, chap. 6, a transféré le chemin de fer d'embranchement de Carleton à la ville de Saint-Jean, N.-B., pour la somme de \$40,000, qui fut payée au receveur général en mars 1893.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

	Année.	Capital.		Frais d'exploit- tation.	
		\$	c.	\$	c.
Dépensé par le gouvernement avant la Confédération.	1868				
do	1869				
do depuis 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		
do do do	1893		59,982 74		
do do do	1894		158,770 61		
do do do	1895		*		
do do do	1896		*		
Total.....			3,859,884 54		†

* Compris dans le capital du chemin de fer Intercolonial.
chemin de fer Intercolonial.

† Compris dans les frais d'exploitation du

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW.

	Année.	Capital.		Frais d'explo- tation.	
		\$	c.	\$	c.
Dépensé par le gouvernement avant la Confédération.....	1868				
do do depuis do	1869				
do do do do	1870				
do do do do	1871				
do do do do	1872				
do do do do	1873				
do do do do	1874				
do do do do	1875				
do do do do	1876				
do do do do	1877				
do do do do	1878				
do do do do	1879				
do do do do	1880				
do do do do	1881				
do do do do	1882				
do do do do	1883				
do do do do	1884				
do do do do	1885				
do do do do	1886				
do do do do	1887				
do do do do	1888	280,932	35		
do do do do	1889	840,553	57		
do do do do	1890	434,074	60		
do do do do	1891	220,886	39		
do do do do	1892	48,745	23		
do do do do	1893	7,922	80		
do do do do	1894	112,382	75		
do do do do	1895	*			
do do do do	1896	*			
Total.....		1,945,497	69		†

* Compris dans le capital du chemin de fer Intercolonial.
chemin de fer Intercolonial.

† Compris dans les frais d'exploitation du

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

LIGNE DIRECTE ENTRE MONTRÉAL ET L'EUROPE.

	Année.	Construction.		Frais d'exploitation.		Revenu perçu.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.	1868						
do depuis do	1869						
do do do	1870						
do do do	1871						
do do do	1872						
do do do	1873						
do do do	1874						
do do do	1875						
do do do	1876						
do do do	1877						
do do do	1878						
do do do	1879						
do do do	1880						
do do do	1881						
do do do	1882						
do do do	1883						
do do do	1884						
do do do	1885		49,587 45				
do do do	1886		135,214 38				
do do do	1887		24,157 32				
do do do	1888		397 35				
do do do	1889						
do do do	1890						
do do do	1891		124,568 23				
do do do	1892						
do do do	1893						
do do do	1894		17 99				
do do do	1895						
do do do	1896						
Total.....			333,942 72				

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

	Année.	Construction.		Frais d'exploitation.		Revenu perçu.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépendé par le gouvernement avant la confédération.		3,114,735	11				
do depuis do	1874			750	00		
do do do	1875	46,086	63	49,344	62	24,493	99
do do do	1876	42,546	10	219,930	43	118,060	96
do do do	1877	200,000	00	228,595	25	130,664	92
do do do	1878	6,551	86	221,599	49	135,899	60
do do do	1879	40,129	05	223,313	12	125,855	91
do do do	1880	16,539	82	164,640	55	113,851	11
do do do	1881			203,122	88	131,131	43
do do do	1882	402	03	228,259	97	137,267	54
do do do	1883	57,186	02	252,808	41	146,170	42
do do do	1884	130,663	38	236,428	13	144,504	12
do do do	1885	76,956	56	211,207	01	158,588	06
do do do	1886	4,668	33	216,744	34	155,584	36
do do do	1887	5,800	00	204,237	45	155,303	37
do do do	1888			229,639	95	158,363	62
do do do	1889			247,559	44	171,369	56
do do do	1890			266,485	85	160,971	78
do do do	1891			257,990	08	174,258	05
ds do do	1892	8,300	49	289,706	38	157,442	69
do do do	1893			226,422	17	162,690	42
do do do	1894			226,891	06	158,533	83
do do do	1895			232,905	19	149,654	78
do do do	1896			225,138	56	146,476	54
Total.....		3,750,565	38	4,863,720	33	3,117,137	06

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

	Année.	Construction, y compris subvention de \$25,000,000.		Frais d'exploitation.		Revenu perçu.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....							
do depuis do	1868						
do do do	1869						
do do do	1870						
do do do	1871		30,148 32				
do do do	1872		489,428 16				
do do do	1873		561,818 44				
do do do	1874		310,224 88				
do do do	1875		1,546,241 67				
do do do	1876		3,346,567 06				
do do do	1877		1,691,149 97				
do do do	1878		2,228,373 13				
do do do	1879		2,240,285 47				
do do do	1880		4,044,522 72	78,892 01		104,975 69	
do do do	1881		4,968,503 93	236,944 98		291,498 06	
do do do	1882	(1)	4,589,075 79	1,786 20			
do do do	1883	(2)	10,033,800 04	266 09			
do do do	1884	(3)	11,192,722 02	327 02			
do do do	1885	(4)	9,900,231 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				
do do do	1893		413,836 49				
do do do	1894		146,539 87				
do do do	1895		49,209 77				
do do do	1896		65,669 49				
Total.....			*62,719,414 70	318,216 30		396,473 75	

* Ceci s'accorde avec la feuille de balance des comptes publics, 1895-96.

(1) Comprenant.....	\$ 2,210,000 00	à compte de subvention.
(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

* Voir aussi pages 46 et 47 pour cette dépense.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

	Année.	Capital.		Frais d'exploitation.	
		\$	c.	\$	c.
Dépendé par le gouvernement avant la confédération.....					
do depuis do	1868				
do do do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880				
do do do	1881				
do do do	1882				
do do do	1883				
do do do	1884				
do do do	1885				
do do do	1886				
do do do	1887				
do do do	1888				
do do do	1889		9,847 27		
do do do	1890		381,942 75		
do do do	1891		196,869 36		
do do do	1892		26,129 39		
do do do	1893		2,190 62		
do do do	1894		1,675 36		
do do do	1895		570 55		
do do do	1896				
Total.....			* 619,225 80		

* De ce montant le parlement a voté en vertu de 52 Vic., chap. 8, la somme de \$500,000 de subvention au chemin de fer des Comtés de l'Ouest, laquelle est aussi indiquée dans l'état des subventions, pages 46 et 47.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER.

	Année.	Construction.		Frais d'exploitation.		Revenu perçu.	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération		13,881,460	65				
do depuis do	1868	483,353	65	359,961	08	420,752	58
do do do	1869	282,615	18	387,548	47	455,022	76
do do do	1870	1,729,381	49	445,208	75	471,245	09
do do do	1871	2,946,930	45	442,993	31	565,713	52
do do do	1872	5,020,569	67	595,076	22	622,900	56
do do do	1873	5,763,268	81	1,011,892	60	703,458	26
do do do	1874	3,925,123	69	1,847,925	24	893,430	17
do do do	1875	5,018,427	85	1,581,934	24	886,087	42
do do do	1876	4,497,434	75	1,497,128	22	966,922	42
do do do	1877	3,209,502	16	1,890,268	80	1,285,110	27
do do do	1878	2,643,741	73	2,032,873	05	1,514,846	38
do do do	1879	2,507,053	71	2,233,496	34	1,419,955	60
do do do	1880	6,109,077	14	1,851,489	26	1,739,137	25
do do do	1881	5,577,236	73	2,220,421	39	2,200,486	25
do do do	1882	5,175,046	61	2,310,638	54	2,237,583	39
do do do	1883	11,707,619	02	2,636,551	70	2,541,205	41
do do do	1884	14,013,074	89	2,613,508	87	2,551,937	97
do do do	1885	11,224,244	54	2,749,710	53	2,624,243	07
do do do	1886	4,443,220	17	2,819,973	50	2,628,336	35
do do do	1887	1,846,887	18	3,152,650	40	2,840,747	88
do do do	1888	1,765,582	11	3,621,076	62	3,166,253	22
do do do	1889	2,709,857	37	3,513,063	67	3,167,542	67
do do do	1890	2,392,767	99	3,846,044	42	3,203,874	11
do do do	1891	1,184,317	34	3,949,263	73	3,181,888	56
do do do	1892	417,425	73	3,748,597	77	3,136,393	51
do do do	1893	712,917	44	3,288,629	62	3,262,505	62
do do do	1894	585,749	01	3,226,208	13	3,179,019	57
do do do	1895	376,814	83	3,197,846	17	3,129,450	37
do do do	1896	324,774	72	3,254,442	64	3,140,678	47
Total		123,075,476	61	66,326,423	28	58,136,728	70

* Montant total payé pour construction..... \$123,075,476 61
 Moins montant reçu de la ville de Saint-Jean, N.-B., comme achat de
 l'embranchement de Carleton..... 40,000 00
 Coût total de la construction..... \$123,035,476 61

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
 OTTAWA, 1^{er} novembre 1896.

ÉTAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquels

Subventions votées.		Chemins de fer.				
Par quelle loi.	Montant.		1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.
	\$ c.		\$	\$	\$	\$
46 Vic., ch. 25	156,800 00	International, Québec.....	144,000			
53 do 2						
45 do 14	384,000 00	Québec et Lac-Saint-Jean, Québec.....	32,000	37,027	186,745	202,219
46 do 25	80,000 00					
48-49 do 59	96,000 00					
49 do 10	186,295 00					
50-1 do 24	28,800 00					
51 do 3	96,000 00					
52 do 3	64,000 00					
53 do 2	30,000 00					
54-5 do 8	5,250 00					
57-8 do 4	44,800 00					
46 do 25	89,600 00	Kingston, Napanee et de l'Ouest, autrefois Napanee, Tamworth et Québec, Ontario.....	32,000	57,600		
49 do 10	70,000 00					
50-1 do 24	12,800 00					
52 do 3	32,000 00					
55-6 do 5	64,000 00					
47 do 8	273,000 00					
51 do 3	41,000 00	Pontiac et Jonction du Pacifique, Québec.....		49,090	41,000	60,580
53 do 2	24,000 00					
46 do 25	115,200 00	Caraquette, N.-B.....		32,000	76,800	61,200
47 do 8	76,800 00					
50-1 do 24	32,000 00					
47 do 8	32,000 00					
49 do 10	57,600 00					
52 do 3	22,400 00	Grand-Nord, Québec.....		25,088		
53 do 2	48,000 00					
56 do 2	48,000 00					
57-8 do 4	96,000 00					
47 do 8	48,000 00	Kingston et Pembroke, Ontario.....		48,000		
45 do 14	660,000 00	Nord et Jonction du Pacifique, Ontario.....		154,440	1,051,590	78,370
46 do 25	660,000 00					
53 do 2						
47 do 8	128,000 00	Canada-Est, autrefois Nord et de l'Ouest, N.-B.....			128,000	18,200
48-9 do 59	19,200 00					
49 do 10	32,000 00					
48-9 do 59	140,800 00					
57-8 do 4	35,200 00					
47 do 8	60,342 00	Québec-Central, Québec.....			60,342	
51 do 3						
53 do 2	288,000 00	Montréal et Sorel, Québec.....			64,972	4,950
48-9 do 59	72,000 00					
53 do 2	40,000 00	Montreal et Jonction de Champlain, Québec.....			30,000	
48-9 do 59	30,000 00					
50-1 do 24	64,000 00					
51 do 3	9,600 00					
46 do 25	38,400 00					
51 do 3	44,252 82	Elgin, Petitoctiac et Havelock, N.-B.....			38,400	
47 do 8	22,400 00	Saint-Louis et Richibouctou, N.-B.....			22,400	
48-9 do 59	96,000 00	Canada-Atlantique, Ont.....			48,480	44,384
49 do 10	38,400 00					
50-1 do 24	180,000 00					
47 do 6	750,000 00	Esquimalt et Nanaïmo, C.-B.....			422,520	327,480
47 do 8	96,000 00	Erié et Huron, Ontario.....				96,000
46 do 25	320,000 00	Baie-des-Chaleurs, Qué.....				250,000
47 do 8	300,000 00					
52 do 3						
48-9 do 59	118,400 00	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard, N.-B.....				97,440

3.

des contrats ont été passés et des versements faits au 30 juin 1896.

Versements.										Total au 30 juin 1896.
1887-88.	1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	1892-93.	1893-94.	1894-95.	1895-96.		
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
8,960 00		3,840 00								156,800 00
232,013 00	19,911 00	38,440 00	70,350 00	26,222 73	76,471 77	81,600 00		3,744 00		1,006,743 50
		95,744 00	7,600 00		1,856 00	13,932 80				208,732 80
24,158 00							18,750 00			193,578 00
40,050 00	13,950 00									224,000 00
		20,000 00	9,500 00	24,100 00			32,000 00	32,000 00		142,688 00
										48,000 00
		35,000 00	600 00							1,320,000 00
159,400 00	6,300 00	100 00					30,400 00			342,400 00
									288,000 00	348,342 00
		6,719 50	17,116 07							93,757 57
16,400 00	36,700 00	5,400 00			15,100 00					103,600 00
				44,252 82						82,652 82
										22,400 00
	9,491 20	149,812 00	30,188 00							282,355 20
										750,000 00
										96,000 00
50,800 00	75,200 00	148,675 00					95,825 00			620,000 00
61,000 00										113,440 00

ANNEXE N° 3.—État indiquant les subventions votées aux chemins

de fer au sujet desquels des contrats ont été passés, etc.—Suite.

Subventions votées.		Chemins de fer.	1883-84. 1884-85. 1885-86. 1886-87. 1887-88.																		
Par quelle loi.	Montant.		1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.	1887-88.														
50-1V., c. 24	\$ 217,600 00	Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Qué., à présent chemin de fer des Laurentides				\$ 64,430	\$ 28,383 00														
49 do 10	11,200 00	L'Assomption, Québec					11,200														
49 do 10	32,000 00																				
50-51 do 24	96,000 00	Grand-Oriental, Qué.																			
56 do 2	64,000 00																				
53 do 2	37,500 00																				
47 do 8	160,000 00	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ont.																			
52 do 3	160,000 00																				
49 do 10	96,000 00	Bouctouche et Moncton, N.-B.																			
50-51 do 24	6,400 00																				
47 do 8	51,200 00	Albert-Sud, N.-B.																			
52 do 3	51,200 00																				
57-8 do 4	274,940 00	Colonisation du Lac-Témiscamigue, Qué.																			
49 do 10	38,400 00	Joggins, N.-E.																			
50-1 do 24	4,000 00																				
45 do 14	240,000 00																				
48-9 do 58	258,000 00	Témiscouata, N.-B., et Québec																			
51 do 3	100,000 00																				
53 do 2	51,200 00																				
48-9 do 59	44,800 00	Leamington et St-Clair, Ontario																			
50-1 do 24	6,400 00																				
49 do 10	16,000 00	Toronto, Grey et Bruce, Ont.																			
50-1 do 24	22,400 00	Cie de chaux du Canada, Québec																			
49 do 10	256,000 00	Pacifique d'Ontario-Ouest et Ontario et Québec																			
53 do 2	256,000 00																				
50-1 do 24	96,000 00	Comté de Drummond, Québec																			
52 do 3	14,400 00																				
53 do 2	76,800 00																				
57-8 do 4	96,000 00																				
48-9 do 59	128,000 00	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, Ontario																			
53 do 2	128,000 00																				
54-5 do 8	64,000 00																				
49 do 10	32,000 00	Montréal et Lac-Maskinongé, Québec																			
53 do 2	32,000 00																				
50-1 do 24	10,200 00																				
50-1 do 24	54,400 00	Norfolk-Sud, Ontario																			
50-1 do 24	51,200 00	Jonction de Guelph, Ontario																			
48-9 do 59	22,400 00	Belleville et Hastings-Nord, Ontario																			
49 do 10	22,400 00																				
49 do 10	108,800 00	Hereford, Québec																			
52 do 3	48,000 00																				
50-1 do 24	118,400 00	Lac-Erié et Rivière-Détroit, Ont.																			
55-6 do 5	224,000 00																				
50-1 do 24	96,000 00	Jonction de Beauharnois, Québec																			
50-1 do 24	138,400 00	Sainte-Catherine et Niagara-Central, Ontario																			
55-6 do 5	108,000 00																				
57-8 do 4	108,800 00																				
52 do 3	30,000 00	Cie de pont de chemin de fer Frédéricton et Sainte-Marie, N.-B.																			
50-1 do 24	9,600 00	Embranchement de Harvey, N.-B. Central de la Nouvelle-Ecosse, N.-E.																			
55-6 do 5	240,000 00																				
50-1 do 24	44,800 00	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland, N.-E.																			
52 do 3	19,200 00	Pontiac et Renfrew, Ont.																			
52 do 3	54,400 00	Mille-Iles, Ontario																			
52 do 3	96,000 00	Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec																			
56 do 3	96,000 00																				
52 do 3	375,000 00	Cie du Tunnel frontière St-Clair, O.																			

Versements.								Total
1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	1892-93.	1893-94.	1894-95.	1895-96.	au 30 juin 1896.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
		32,003 00	92,784 00					217,600 00
								11,200 00
		16,300 00	4,845 00					40,345 00
				17,000 00	32,000 00	32,000 00		96,000 00
	4,366 00	1,600 43			34,580 00			101,600 00
1,887 06		10,684 37	18,960 00					50,460 00
9,000 00	26,360 00					233,198 95	17,900 75	303,859 70
	9,761 22	1,600 00						37,500 00
163,216 00	74,300 00	82,770 00	54,830 00	21,150 00				645,950 00
19,200 00								51,200 00
								14,656 00
3,520 00								15,360 00
800 00	189,200 00	6,000 00						256,000 00
13,815 00	12,428 00	136,000 00	5,105 00	13,435 00		92,096 00		287,936 00
45,000 00		47,400 00	12,800 00					105,200 00
19,700 00	20,080 00	1,500 00						41,280 00
54,400 00								54,400 00
46,000 00								46,000 00
21,888 00								21,888 00
63,900 00	91,300 00							155,200 00
106,500 00	11,900 00				220,331 00			338,731 00
54,650 00	4,250 00						3,500 00	62,400 00
26,640 00		11,760 00						38,400 00
30,000 00								30,000 00
5,553 57								5,553 57
	219,100 00	3,300 00	8,300 00					230,700 00
	29,400 00	10,450 00						39,850 00
	9,800 00	3,800 00						13,600 00
	10,400 00				14,000 00			24,400 00
	65,600 00					30,400 00		96,000 00
	173,000 00	143,400 00	58,600 00					375,000 00

ÉTAT indiquant les subventions votées aux chemins de

Subventions.		Chemins de fer.					
Par q'elle loi	Montant.		1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.	1887-88.
	\$ c.		\$	\$	\$	\$	\$ c.
50-1 V. c. 24		Brantford, Waterloo et Lac-Erié, Ontario.					
57-8 do 4	87,600 00						
51 do 3							
53 do 2	287,200 00	Port-Arthur, Duluth et Ouest, Ont.					
50-1 do 24		Montréal et Ottawa, Ontario.					
59 do 2	192,000 00						
54-5 do 8							
57-8 do 4							
50-1 do 24	44,800 00	Vallée de Cornwallis, N.-E.					
52 do 3	320,000 00	Ottawa et Gatineau, Qué.					
57-8 do 6	64,000 00						
51 do 3	83,612 54						
52 do 3	142,400 00	Central, N.-B.					
53 do 2	48,000 00						
57-8 do 4	361,270 00						
53 do 2		Montréal et Ouest, Québec.					
52 do 3	128,000 00	Parry-Sound et de Colonisation, Ont.					
57-8 do 4	64,000 00	Shuswap et Okanagan, C.-B.					
52 do 3	163,200 00						
54-5 do 8	89,600 00	Vallée de la Tobique, N.-B.					
53 do 2	35,200 00						
55-6 do 5	9,600 00						
53 do 2	112,000 00	Colombie et Kootenay, C.-B.					
53 do 2	35,200 00	Jonction de Waterloo, Ont.					
53 do 2	99,200 00	Montagne d'Orford, Qué.					
53 do 2	57,600 00	Saint-Laurent et Adirondack, Qué.					
55-6 do 5	25,024 00	Embranch. de Chatham, N.-B.					
51 do 3	24,439 84						
55-6 do 5	40,000 00	Cie de ch. de fer, de houille et de fer, New-Glasgow, N.-E.					
56 do 2	102,400 00	Comtés-Unis, Qué.					
57-8 do 4	102,400 00						
55-6 do 5	21,600 00	Cie de ch. de fer de jonct. et des carrières de Philipsburg, Q.					
55-6 do 5	430,400 00	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, Ont.					
56 do 2	67,200 00	Montfort et de Colonisation, Québec.					
55-6 do 5	48,000 00	Lotbinière et Mégantic, Québec.					
57-8 do 4	48,000 00						
56 do 2	48,000 00	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, Ont.					
55-6 do 5	80,000 00	Canadien du Pacifique, Revelstoke au Lac-La-Fleche, C.-B.					
57-8 do 4	121,600 00	Nakusp et Slocan, C.-B.					
55-7 do 5	89,600 00	Dominion Coal Co., N.-E.					
56 do 2	22,400 00	Cie de ch. de fer et de navigation d'Oshawa, Ont.					
57-58 do 4	51,200 00	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, Ont.					
56 do 2	11,200 00	Saint-Stephen et Milltown, N.-B.					
			208,000	403,245	2,171,249	1,406,533	1,027,041 92
37 do 14	1,525,250 00	Canada-Central.					
46 do 2		Canadien du Pac., ligne princ.					
44 do 1		Canadien du Pac., prolongem.					
47 do 8		Comtés de l'Ouest.					
48-9 do 58							

fer au sujet desquels des contrats ont été passés, etc.—Fin

Versements.								Total
1883-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	1892-93.	1893-94.	1894-95.	1895-96.	au 30 juin 1896.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
	36,620 00	16,190 00					4,790 00	57,600 00
		87,000 00	70,075 00	114,125 00				271,200 00
		49,960 00			23,640 00			73,600 00
		42,670 00	2,130 00					44,800 00
		87,582 00	38,790 00	104,380 00	53,376 00			284,128 00
		75,639 00	83,612 54					159,251 54
		76,143 00	32,253 00	133,388 00	119,486 00			361,270 00
			30,400 00	28,820 00		68,780 00	24,800 00	152,800 00
			162,260 00		640 00	300 00		163,200 00
			73,000 00	41,674 46	19,341 54			134,016 00
			88,800 00					88,800 00
			32,800 00					32,800 00
			32,000 00		52,800 00			84,800 00
			40,256 00	24,448 00	297 60			65,001 60
			24,439 84					24,439 84
				32,945 84	5,454 16		1,440 00	39,840 00
					88,973 00	42,728 15	52,926 85	184,628 00
					18,688 00	2,912 00		21,600 00
					101,120 00	249,280 00	80,000 00	430,400 00
					32,000 00	35,200 00		67,200 00
					35,200 00	38,400 00		73,600 00
						39,744 00		39,744 00
						28,000 00		28,000 00
						117,760 00		117,760 00
						32,000 00	55,808 00	87,808 00
							22,400 00	22,400 00
							51,200 00	51,200 00
							9,635 89	9,625 89
846,721 83	1,491,595 72	1,079,105 87	1,061,615 93	624,794 07	1,043,285 10	1,123,949 10	648,145 49	13,135,282 03
								1,525,250 00
								25,000,000 00
								1,500,000 00
								500,000 00
								41,660,532 03

Ce rapport ne comprend pas le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

PARTIE III

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS

N° 1

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la construction de chemins de fer.

N°	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles construits.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et disponible au 30 juin 1896.	Subvention payée au 30 juin 1896.	Subvention payée au 1er novembre 1896.
				\$ c.	\$ c.	\$ c.
1	Albert-Sud	16	16	50,460 00	50,460 00	50,460 00
2	Baie-des-Chaleurs	70	70	620,000 00	620,000 00	620,000 00
3	Jonction de Beauharnois	19 50	19 50	62,400 00	62,400 00	62,400 00
4	Belleville et Hastings-Nord	6 84	6 84	21,888 00	21,888 00	21,888 00
5	Brantford, Waterloo et Lac-Erié.	18	18	57,600 00	57,600 00	57,600 00
6	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie	44 50	44 50	105,200 00	105,200 00	105,200 00
7	Boucouché et Moncton	31 75	31 75	101,600 00	101,600 00	101,600 00
8	Canada-Atlantique	54 05	54 05	282,355 20	282,355 20	282,355 20
9	Canada-Central	120	120	1,525,250 00	1,525,250 00	1,525,250 00
10	Canada-Est	107	107	342,400 00	342,400 00	342,400 00
11	Canadien du Pacifique	1,905	1,905	25,000,000 00	25,000,000 00	25,000,000 00
12	do (prolongem.)	170	185	1,528,000 00	1,528,000 00	1,528,000 00
13	Caraquet	67	67	224,000 00	224,000 00	224,000 00
14	Central (du Nouveau-Brunswick)	44 50	44 50	142,400 00	75,639 00	75,639 00
15	Vallée de la Cornwallis	14	14	44,800 00	44,800 00	44,800 00
16	Colombie et Kootenay	27 75	27 75	88,800 00	88,800 00	88,800 00
17	Cumberland	14	14	39,850 00	39,850 00	39,850 00
18	Cie de chaux du Canada	4 80	4 80	15,360 00	15,360 00	15,360 00
19	Cie de houille du Canada	27 44	27 44	87,808 00	87,808 00	87,808 00
20	Comtés de Drummond	89 98	93 10	297,920 00	287,936 00	287,936 00
21	Elgin, Petitcodiac et Havelock	12	12	38,400 00	38,400 00	38,400 00
22	Erié et Huron	30	30	96,000 00	96,000 00	96,000 00
23	Esquimalt et Nanaimo	71	71	750,000 00	750,000 00	750,000 00
24	Frédéricton et Cie de pont de ch. de fer de Sainte-Marie	1 33	1 33	30,000 00	30,000 00	30,000 00
25	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	12 42	12 42	39,744 00	39,744 00	39,744 00
26	Grand-Oriental	12 50	12 50	40,345 00	40,345 00	40,345 00
27	Grand-Nord	44 05	99 59	318,688 00	142,688 00	142,688 00
28	Jonction de Guelph	15 25	15 25	46,000 00	46,000 00	46,000 00
29	Embranchement de Harvey	3	3	5,553 57	5,553 57	5,553 57
30	Hersford	48 50	48 50	155,200 00	155,200 00	155,200 00
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	30	50	160,000 00	96,000 00	96,000 00
32	International	49	49	156,800 00	156,800 00	156,800 00
33	Joggins	12	12	37,500 00	37,500 00	37,500 00
34	Kingston et Pembroke	15	15	48,000 00	48,000 00	48,000 00
35	Kingston, Napanee et Ouest	61 35	61 35	208,732 80	208,732 80	208,732 80
36	L'Assomption	3 50	3 50	11,200 00	11,200 00	11,200 00
37	Lac-Erié et Rivière-Détroit	84 04	84 04	338,731 00	338,731 00	338,731 00
38	Colonisat. du Lac-Témiscamingue	45 84	45 84	303,859 70	303,859 70	303,859 70
39	Leamington et Lac-Saint-Clair	16	16	51,200 00	51,200 00	51,200 00
40	Lotbinière et Mégantic	28	30	96,000 00	73,600 00	88 000 00
41	Montréal et Sorel	44 67	44 67	93,757 57	93,757 57	93,757 57
42	Montréal et Lac-Champlain	83	83	103,600 00	103,600 00	103,600 00
43	Montréal et Ouest	70	70	361,270 00	361,270 00	361,270 00
44	Montréal et Lac-Maskinongé	12 90	12 90	41,280 00	41,280 00	41,280 00
45	Montréal et Ottawa	23	60	192,000 00	73,600 00	73,600 00
46	Colonisation de Montfort	21	21	67,200 00	67,200 00	67,200 00
47	Nakusp et Slocan	36 80	38	121,600 00	117,760 00	117,760 00
48	Nouveau-Brunswick et I.-P.-E.	35 45	35 45	113,440 00	113,440 00	113,440 00
A reporter		3,773 71	3,897 57	34,716,192 84	34,202,807 84	34,217,207 84

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la const.—*Suite.*

N°	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles construits.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et disponible le 30 juin 1895.	Subvention payée au 30 juin 1895.	Subvention payée au 30 septembre 1896.
				\$ c.	\$ c.	\$ c.
	Report.....	3,773 71	3,897 57	34,715,192 84	34,202,806 84	34,217,207 84
49	Ciedec. def. et deh. de N.-Glasgow	12	12	39,840 00	39,840 00	39,840 00
50	Rive-Nord.....	159	159	954,000 00		
51	Nord et Jonction du Pacifique....	110	110	1,320,000 00	1,320,000 00	1,320,000 00
52	Central de la Nouvelle-Ecosse....	73 50	73 50	235,200 00	230,700 00	230,700 00
53	Ontario et Pacifique.....		53 87	172,400 00		
54	Ontario, Belmont et Nord.....		10	32,000 00		
55	Ontario et Québec.....	61 25	61 25	196,000 00	196,000 00	196,000 00
56	Montagne-d'Orford.....	26 50	26 50	84,800 00	84,800 00	84,800 00
57	Ciedec. de fer et de nav. d'Oshawa	7	7	22,400 00	22,400 00	22,400 00
58	Ottawa et Vallée de la Gatineau...	56 50	56 50	284,128 00	284,128 00	284,128 00
59	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	107	107	430,400 00	430,400 00	430,400 00
60	Colonisation de Parry-Sound.....	43	60	192,000 00	152,800 00	152,800 00
61	Pontiac et Jonction du Pacifique.		70	193,578 00	193,578 00	193,578 00
62	Jonction de Phillipsburg.....	6 75	6 75	21,600 00	21,600 00	21,600 00
63	Pontiac et Renfrew.....	4 25	4 25	13,600 00	13,600 00	13,600 00
64	Port-Arthur, Duluth et Ouest....	84 75	84 75	271,200 00	271,200 00	271,200 00
65	Central de Québec.....	74 86	74 86	348,342 00	348,342 00	348,342 00
66	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.....	120	120	1,440,000 00		
67	Québec et Lac-Saint-Jean.....	245 85	245 85	1,006,743 50	1,006,743 50	1,006,743 50
68	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	30	30	96,000 00	96,000 00	96,000 00
69	Shuswap et Okanagan.....	51	51	163,200 00	163,200 00	163,200 00
70	Norfolk-Sud.....	17	17	54,400 00	54,400 00	54,400 00
71	Ste-Catherine et Niagara-Central.	12	12	38,400 00	38,400 00	38,400 00
72	Tunnel de la frontière St-Clair...	2 23	2 23	375,000 00	375,000 00	375,000 00
73	St-Laurent et Basses-Laurentides.	38 85	38 85	217,600 00	217,600 00	217,600 00
74	St-Louis, Richibouct. et Bouctouc.	7	7	22,400 00	22,400 00	22,400 00
75	Saint-Laurent et Adirondack....	20 31	20 31	65,001 60	65,001 60	65,001 60
76	Témiscouata.....	112 95	112 95	645,950 00	645,950 00	645,950 00
77	Mille-Iles.....	4 33	4 33	24,400 00	24,400 00	24,400 00
78	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.	16	16	51,200 00	51,200 00	51,200 00
79	Vallée de la Tobique.....	27 87	27 87	134,016 00	134,016 00	134,016 00
80	Toronto, Grey et Bruce.....	4 60	4 60	14,656 00	14,656 00	14,656 00
81	Comtés-Unis.....	57	64	204,800 00	184,628 00	184,628 00
82	Jonction de Waterloo.....	10 25	10 25	32,800 00	32,800 00	32,800 00
83	Comtés de l'Ouest.....	20	20	500,000 00	500,000 00	500,000 00
84	Pacifique d'Ontario-Ouest.....	18 75	18 75	60,000 00	60,000 00	60,000 00
85	Cap de la Madeleine.....	3	3	9,600 00		
86	Rive du Golfe.....		12	38,400 00		2,109 51
87	Saint-Stephen et Milltown.....	3 50	3 50	11,200 00	9,635 89	9,635 89
	Total.....	5,492 56	5,716 29	44,733,447 94	41,508,226 83	41,524,736 34

TABLEAU indiquant les chemins de fer qui reçoivent des subventions en argent de montants fixes, payables annuellement ou semi-annuellement pour une période d'années fixes.

N°	Nom du chemin de fer.	Milles subventionnés.	Montant du versement.	Montant payé au 30 juin 1896.
1	Cie de chemin de fer International (Atlantique et Nord-Ouest).....	252	\$93,300 par 6 mois pour 20 ans	\$ 1,119,600
2	Cie de chemin de fer Kingston, Smith's Falls et Ottawa.....	56	3,136 do 21	Aucun.
	Total.....	308		1,119,600

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés par des crédits.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Montant de l'emprunt autorisé.	Montant prêté.
		\$	\$ c.
1	Cie de chemin de fer Albert	15,000	14,725 56
2	Cie du pont Frédéricton et Sainte-Marie.....	300,000	300,000 00
3	Cie de pont Saint-Jean et prolongement de chemin de fer.....	500,000	433,900 00
		815,000	748,625 56

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails en fer évalués au montant indiqué.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnes de rails employés.	Subvention sur la valeur des rails.	Subvention en rails payée.
			\$ c.	\$ c.
1	Cie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.....	4,052	83,612 54	83,612 54
2	Chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	2,201	44,252 82	44,252 82
3	Cie de chemin de fer d'embranchement de Chatham.....	958	24,439 84	24,439 84
	Total.....	7,211	152,305 20	152,305 20

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails en fer évalués au montant indiqué.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnes de rails.	Valeur des rails prêtés.	Observations.
			\$ c.	
1	Cie de chemin de fer Kent-Northern	2,549	58,334 27	Par 51 Vic., chap. 3, ces rails seront accordés comme subvention (la section du ch. devant d'abord être garnie de rails d'acier neufs ne pesant pas moins de 56 liv. par verge lin., et après qu'un arrêté en conseil fut passé autorisant le transf.)
2	Cie de filature de coton de Halifax.....	233	4,335 00	
3	Cie d'acier du Canada.....	597	11,964 66	
4	Cie de chemin de fer Albert.....	726	14,665 45	
	Total.....	4,105	89,299 38	

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés en terres.

Numéro.	Acte.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles estimés.	Acres accordées par mille.	Total d'acres accordées.
1	{ 52 Vic., c. 4. } { 53 Vic., c. 3. }	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.....	50	6,400	320,000
2	50-51 Vic., c. 23..	Cie de ch. fer d'Alberta et Athabasca	300	6,400	1,920,000
3	56-57 Vic., c. 6....	Cie de ch. de fer de Brandon et Sud-Ouest....	17	6,400	108,800
4	53 Vic., c. 4.....	Cie de ch. de fer de Calgary et Edmonton	340	6,400	2,176,000
5	{ 54-55 Vic., c. 5 } { 56-57 Vic., c. 6 }	Cie de ch. de fer Canadien du Pacifique	277	6,400	1,772,800
6	49 Vic., c. 11.....	Cie de ch. de fer Nord-Ouest-Central.....	450	6,400	2,880,000
7	{ 52 Vic., c. 4. } { 53 Vic., c. 4. }	Cie de ch. de fer et de canal Lac-Manitoba ...	142	6,400	908,800
8	53 Vic., c. 4	Cie de ch. de fer Lac-Seul	18	6,400	115,200
9	{ 48-49 Vic., c. 60 } { 49 Vic., c. 11. }	Cie de ch. de fer Nord-Ouest du Manitoba....	476	* { 6,400 } { 3,200 }	2,726,400
10	{ 48-49 Vic., c. 60 } { 54-55 Vic., c. 10 }	Cie de ch. de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.....	218½	6,400	1,396,800
11	53 Vic., c. 4. ...	Cie du ch. de fer Sud-Est du Manitoba.....	110	6,400	704,000
12	50-51 Vic., c. 23..	Cie de ch. de fer et houillère de Medicine-Hat	8	6,400	51,200
13	52 Vic., c. 4.....	Cie de ch. de fer Nord-Ouest du Canada.....	330	10,000	3,300,000
14	{ 48-49 Vic., c. 60 } { 50-51 Vic., c. 23 } { 52 Vic., c. 4. }	Cie de navigation et de houille du Nord-Ouest.	110	6,400	708,400
15	{ 48-49 Vic., c. 60 } { 50-51 Vic., c. 23 }	Cie de bateaux à vapeur et de ch. de fer de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan....	347	6,400	2,220,800
16	{ 50-51 Vic., c. 23 } { 52 Vic., c. 4. }	Cie de ch. de fer et de houillère de la Vallée du Daim-Rouge.....	55	6,400	352,000
17	56-57 Vic., c. 6....	Cie de ch. de fer et de houille des Mont.-Roch.	60	6,400	384,000
18	56-57 Vic., c. 6....	Cie de ch. de fer Saskatchewan et de l'Ouest..	15	6,400	96,000
19	{ 47 Vic., c. 25 } { 47 Vic., c. 70 } { 43 Vic., c. 59 }	Cie de ch. de fer Winnipeg et Baie-d'Hudson..	900	+ { 6,400 } { 12,800 }	8,580,000
20	49 Vic., c. 11.....	Cie de ch. de fer Mont.-des-Bois et Qu'Appelle.	240	6,400	1,536,000
Total.....			4,463½		32,257,200

*376 milles à 6,400 acres par mille et 100 milles à 3,200 acres par mille.

†475 milles à 6,400 acres par mille et 425 milles à 12,800 acres par mille.

N^o 2

LISTE DES CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS PAR LE PARLEMENT.

NOTE.—Le numéro marginal en regard de chaque subvention coïncide avec la liste alphabétique publiée dans le rapport du ministre et qui rend compte de ce qu'a fait le gouvernement dans le cas où il avait passé contrat avec les compagnies.

Par les actes dont suit la nomenclature, le gouverneur en conseil a reçu l'autorisation de subventionner, à certaines conditions, les chemins de fer suivants :—

Par l'acte 45 Vic., ch. 14 (1882). (*Sanctionné le 17 mai 1882*) :—

- | | |
|--|-----------|
| 1. Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callandar, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excedant pas \$6,000 par mille, ni n'excedant 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'excedant pas \$3,200 par mille, ni n'excedant en tout..... | 384,000 |
| 3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excedant pas \$3,200 par mille, ni n'excedant 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'excedant pas \$3,200 par mille, ni n'excedant en tout..... | 224,000 |

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,— et seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du ministre; pourvu, toujours, que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 45 Vic., ch. 55 (1882). (*Sanctionné le 17 mai 1882*) :—

- | | |
|---|-----------|
| 5. Une subvention à "La Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou", pourvu qu'elle construise, entretienne et exploite un chemin de fer à navires, sujet à l'approbation du gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou, depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy, par année, pendant vingt-cinq ans..... | \$150,000 |
|---|-----------|

Par l'acte 46 Vic., ch. 25 (1883). (*Sanctionné le 25 mai 1883*) :—

- | | |
|---|---------|
| 6. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin à partir de 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'excedant pas en totalité..... | 320,000 |
|---|---------|

7.	A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$115,200
8.	A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	160,000
9.	A la Compagnie du chemin de fer la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	256,000
10.	A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,500 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	156,800
11.	A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	102,400
12.	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	160,000
13.	A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	89,600
14.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	80,000
	En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.	
15.	Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	38,400
16.	Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—100 milles—une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	660,000
	En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.	

Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement; et les onzes lignes ci-dessus mentionnées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de l'adoption du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gou-

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 péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 46 Vic., ch. 26 (1883). (*Sanctionné le 25 mai 1883*):—

- 17.** Des avances en faveur de la "Compagnie du pont et de prolongement du chemin de fer de Saint-Jean," pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et des raccordements avec l'Intercolonial, les dites avances à être garanties par une hypothèque sur la propriété entière, ne devant pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites pour la construction, ni la somme totale de \$,500,000

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*):—

- 18.** Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *via* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas \$6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité..... 954,000
- 19.** Et pour la partie entre Montréal et Québec, 120 milles, \$12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 1,440,000
- 20.** Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas \$170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.
- 21.** Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas \$30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le 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 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 Dugannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$160,000
25.	Au chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer et Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	272,000
26.	A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	160,000
27.	A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
28.	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	160,000
29.	A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883).....	128,000
30.	A la Compagnie du chemin de fer 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 Kingston et Pembroke, pour une voie ferrée de Mississipi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
33.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
34.	Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union-Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la Jonction Saint-Martin, reliant le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité.....	200,000
35.	Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
36.	Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200
37.	Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
38.	Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	217,600
39.	Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

- | | |
|--|-----------|
| 40. Pour une ligne de chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | \$128,000 |
| 41. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Caraquette au havre de Shipigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité | 76,800 |
| 42. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de Métapédiac et se dirigeant à l'est vers Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité. | 300,000 |
| 43. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indian-Town, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité..... | 140,000 |

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil, à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte,* qui devra être commencée sous un an, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil, et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions à la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province. Les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada;

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 47 Vict., chap. 6 (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*):—

- | | |
|---|-----------|
| 44. Relativement à une convention faite avec la Colombie-Britannique, autorisation a été donnée, <i>inter alia</i> , d'accorder une subvention à la Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe—laquelle subvention devant consister en terres <i>en bloc</i> sur l'île Vancouver, dont les limites sont fixées par l'acte, et en ayant | \$750,000 |
|---|-----------|

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*):—

- | | |
|--|---------|
| 45. A la Compagnie de chemin de fer et de pont Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 166,400 |
|--|---------|

*Le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, ou depuis quelque autre point sur ce chemin de fer, jusqu'au port de Québec.

46.	A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Édouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$118,400
47.	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité	72,000
48.	A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention de dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	128,000
49.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
50.	A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricion et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
51.	A la Compagnie du chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas \$500 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	30,000
52.	A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	92,000
53.	A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathburn jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
54.	A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas \$1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	10,500
55.	Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Saut jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	25,600
56.	Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canada-Sud, près Comber, jusqu'au lac Érié, à ou près du village de Leamington, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	44,800
57.	A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de.....	70,000
58.	A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 44 Victoria, chapitre 8, une subvention de.....	320,000
59.	Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

- de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de..... \$ 217,600
- 60.** A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas \$1,600 par mille; et depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000
- 61.** Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 140,800

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 58 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*):—

- 62.** Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordé pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pou-

voirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles et les plus propres à la réalisation de la dite entreprise; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

63. Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis à vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moose-Head, Mattawamkeag, Harvey, Frédériciton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer.

64. Le Gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction Saint-Martin, près de Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, savoir: une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention ainsi autorisée par le dit acte, pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné)—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre d'un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada.

Le dit acte prescrit en outre :—

“ S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute partie de cette somme, pour aider à cette acquisition; et après cette acquisition il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition.”

Par l'acte 45 Viet., 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

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

66.	Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll <i>via</i> London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	\$256,090
67.	A la Compagnie du chemin de fer <i>Northern and Western</i> , pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les termini des parties de sa voie pour lesquelles des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédériciton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
68.	A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	32,000
69.	A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de 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 Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	128,000
72.	Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
73.	Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	108,800
74.	Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
75.	Pour un chemin ordinaire de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
76.	Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, en allant aux 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'Épiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	11,200
78.	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec,	

	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 la comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
80.	A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour douze milles de son chemin ; depuis l'île de Clarke jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	38,400
81.	Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	156,800
82.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour quatre-vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de \$3,200 par mille).....	186,295
83.	A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, <i>via</i> Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	38,400
84.	Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Saut et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de	6,000
85.	A la Compagnie du chemin de fer Gananoque, Perth et Baie-James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	54,400
86.	Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
87.	Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	80,000
88.	Pour un chemin de fer de Yamaska à la Rivière-Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
89.	Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	89,600
90.	Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

91. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou <i>via</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
92. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
93. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario (en sus de la subvention de \$1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf), une subvention ne dépassant pas \$1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	11,900
94. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin, depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de.....	70,000
95. A la Compagnie du chemin de fer Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de...	15,000

“Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles les subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.”

L'article 2 de cet acte confère au gouverneur en conseil l'autorisation d'accorder à la compagnie une charte lui permettant de construire un chemin de fer entre le Long-Saut et le pied du lac Témiscamingue.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 42 (1887). (*Sanctionné le 23 juin 1887*):—

- 96.** A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour douze milles de son chemin à partir de la cité de Sainte-

	Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant par en totalité.....	\$38,400
97.	A la Compagnie du chemin de Vaudreuil et Prescott, pour trente milles de son chemin à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
98.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin à partir de la jonction Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
99.	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
100.	A la Compagnie du chemin de fer Joggins, pour un mille et un quart de son chemin, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	4,000
101.	A la Compagnie du chemin de fer Moncton et Bouctouche, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	6,400
102.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
103.	A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin, depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	9 600
104.	A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié, pour dix-huit milles de son chemin, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
105.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200
106.	A la Compagnie du chemin de fer Massawippi, pour dix milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
107.	A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	12,800
108.	A la Compagnie dite <i>Dominion Lime Company</i> , pour sept milles de son chemin, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Com-	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	pagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$22,400
109.	A la Compagnie du chemin de fer Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	54,400
110.	A la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de.....	20,000
111.	Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	76,800
112.	A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin à partir de Port-Oshawa en allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400
113.	A la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean, pour trente milles de son chemin, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
114.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin, depuis la Rivière-Saint-François jusqu'au chemin de fer Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	96,000
115.	A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour six milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
116.	A la Compagnie du chemin de fer Caraquette, pour sept milles de son chemin, à partir de la Caraquette, en bas, jusqu'à Shippigan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité.....	32,000
117.	A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de.....	217,600
118.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin à partir du village de Prince-William vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
119.	A la Compagnie du chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge", "La Cave", "Les Erables" et "La Montagne", et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles de chemin de fer subventionnés aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et qua-	

	rante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Saut proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de.....	\$12,400
120.	A la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Saut-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	38,400
121.	A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	17,600
122.	A la Compagnie de colonisation et de chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour six milles et demi de son chemin, depuis le Long-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 Leamington et Saint-Clair, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	6,400
124.	A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Spring-Hill et Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	44,800
125.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de.....	64,000
126.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	28,800
127.	A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmonton vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	96,000
128.	A la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention de dépassant pas de \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	41,600
129.	A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	108,800
130.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de.....	89,600

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

131. Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	\$64,000
132. Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Canada-Atlantique, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder.....	180,000
133. A. La Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention n'excédant pas.....	118,400

“ Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer ou de partie des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, et qu'il jugera les plus utiles et les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

“ Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux.

“ L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

“ Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes.”

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888). (*Sanctionné le 22 mai 1888*):—

- | | | |
|-------------|---|--------------|
| 134. | A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un pont sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention octroyée par l'acte de la 43 ^e Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | \$ 70,400 00 |
| 135. | A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 147,200 00 |
| 136. | A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 9,600 00 |
| 137. | A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayers-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50 ^e et 51 ^e Victoria, chapitre 24, une subvention de..... | 32,000 00 |
| 138. | A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de \$31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à la valeur de la totalité de l'entreprise; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$9,600; pourvu que la totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soit complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité..... | 41,100 |
| 139. | A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 83 $\frac{3}{4}$ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun-Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48 ^e et 49 ^e Victoria, chapitre 59, et 48 ^e Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'au lac Croche, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 271,200 |
| 140. | A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean de la subvention octroyée par les 50 ^e et 51 ^e Victoria, chapitre 25, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... | 96,000 |
| 141. | A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmonton vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50 ^e et 51 ^e Victoria, chapitre 24, une subvention de..... | 100,000 |
| 142. | A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis | |

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière L'Original, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 48^e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas \$21,191.54 par année pendant vingt ans, ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de.....

\$288,000

- 143. A** la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de 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 Saint-Martin et Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....
- 83,612 54
- 144. A** la Compagnie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer Embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....
- 44,252 82
- 145. A** la Compagnie du chemin de fer Kent-Nord, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....
- 58,334 27
- 146. A** la Compagnie de coton d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....
- 4,335 00
- 147. A** la Compagnie d'Acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.....
- 11,964 66
- 148. A** la Compagnie du chemin de fer Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant

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 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 être aussi 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 spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces subventions, respectivement, payables en argent, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction de ministre des chemins de fer et canaux, de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Par l'acte 52 Vict., ch. 3 (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889*):—

- 150. A** la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une ligne de chemin de fer entre Cornwall et Ottawa, une subvention n'exédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... \$ 172,400
- 151. A** la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau, pour une ligne de chemin de fer entre la gare de Hull et le Désert, distance de 62 milles, une subvention ne dépassant pas en totalité 320,000
- 152. A** la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour 12 milles de chemin, depuis Lorette *via* Cap-Rouge jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention n'exédant pas \$3 200 par mille, et ne dépassant pas en totalité. 38,400
- 153. A** la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de son chemin, depuis le village de Perry-Sound jusqu'au village de Sundridge, ou quelque autre point sur la ligne du chemin de fer Jonction Nord et Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention n'exédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 128,000
- 154.** Pour un chemin de fer depuis Saint-André jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique à la ville de Lachute, ou à quelque point à l'est de cette ville dans le comté d'Argenteuil, province de Québec, distance de 7 milles, une subvention n'exédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité. 22,400

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

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, 00 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	128,000 00
157.	A la Compagnie du chemin de fer Albert-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47 ^e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité.....	31,771 43
158.	A la Compagnie du chemin de fer Baie-des-Chaleurs, la balance impayée de la subvention mentionnée dans l'acte de la 49 ^e Victoria, chapitre 18, n'excédant pas en totalité.....	244,500 00
159.	A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une voie ferrée depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté d'Hastings, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47 ^e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité.....	145,000 00
160.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction du Nord et Pacifique, pour une ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callander, la balance impayée des subventions accordées par les actes de la 45 ^e Victoria, chapitre 14, et de la 49 ^e Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.....	35,000 00
161.	Pour un chemin de fer à partir de quelque point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, jusqu'aux moulins de Young (<i>Young's-Mills</i>), dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, une subvention n'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 Saint-Clair, pour la construction d'un tunnel sous la rivière Saint-Clair, à partir d'un point à ou près Sarnia, jusqu'à un point à ou près Port-Huron, une subvention n'excédant pas en totalité....	375,000 00
163.	A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Renfrew, pour 6 milles de son chemin à partir de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis Braeside, ou des mines de fer de Bristol, jusqu'au chemin Jonction de Pontiac du Pacifique, près de la rivière Quion, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	19,200 00
164.	A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de son chemin à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'à un point à ou près du Cap-Tourmente, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité...	96,000 00
165.	A la Compagnie du Pont de Frédéricton et Sainte-Marie, pour un pont sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas en totalité	30,000 00
166.	A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour sept milles de son chemin, depuis un point à ou près Yarker jusqu'à un point à ou près Harrowsmith, et à une compagnie, pour trois milles de chemin de fer partant d'un point de ou près d'Harrowsmith et allant à un point à ou près Sydenham, une subvention n'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 Sycamous, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un point	

	sur le lac Okanagan, pour 51 milles de ce chemin, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	\$163,200 00
168.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Cornwallis, pour un mille de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à Kingston, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	3,200 00
169.	A la Compagnie de chemin de fer et de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de son chemin, depuis la station de Mattawa, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le Long-Saut, ou depuis le Long-Saut vers la dite station de Mattawa, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité....	48,000 00
170.	A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Maskinongé ou Louiseville, vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	48,000 00
171.	A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 20 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston vers Smith's-Falls, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
172.	A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin, depuis Woodstock jusqu'à Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	158,400 00
173.	Pour un chemin de fer depuis Saint-Césaire jusqu'à Saint-Paul-d'Abbotsford, dans la province de Québec, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	16,000 00
174.	A la Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, et allant vers la station de la jonction de la Chaudière, sur la ligne de l'Intercolonial, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
175.	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4½ milles de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'au quai de Bell, sur le Saint-Laurent, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	14,400 00
176.	A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Sainte-Catherine, et allant vers la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00
177.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant au lac Saint-Jean vers Chicoutimi, subventionnée par l'acte de la 51 ^e Victoria, chapitre 3, vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant par \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000 00

178.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de son chemin, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	\$48,000
179.	A la Compagnie du chemin de fer Hereford, pour 15 milles de son chemin, depuis Cookshire jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Québec-Central à Dudswell, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	48,000
180.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour 15 milles de son chemin, depuis Ayers-Flat jusqu'à Coaticook, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	48,000
181.	A la Compagnie de chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin, depuis un point de ou près de Newboro' et allant vers Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000
182.	A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour 4 milles de son chemin, depuis un point près du fleuve Saint-Laurent, dans le village de Gananoque, jusqu'à la jonction du chemin de fer Grand-Tronc à Gananoque, et pour 13 milles de son chemin depuis la jonction de Gananoque du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.....	54,400
183.	Pour un chemin de fer partant du Cap-Tourmente et allant vers la Malbaie, distance de 20 milles dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000
184.	A la Compagnie du chemin de fer Amherstburgh, Lake-Shore et Blenheim, pour 20 milles de son chemin, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	64,000

La partie de la subvention de \$3,200 par mille, qui aux termes de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix-sept, et du présent acte, peut être payée à la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs pour trente milles de son chemin compris entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant de Métapédiac vers l'est, sera applicable à la section du dit chemin de fer comprise entre les quarantième et soixante-dixième milles de ce chemin, dans une direction est à partir de Métapédiac, au lieu d'être applicable à la dite section de trente milles en premier lieu mentionné, formant six mille quatre cents piastres par mille applicables à la section de trente milles en second lieu mentionnée; mais la disposition qui précède sera sujette à cette condition: que la dite compagnie entreprendra de compléter les trente milles de son chemin, entre les soixante-dixième et centième milles se dirigeant vers l'est à partir de Métapédiac, dans un délai raisonnable ne devant pas excéder quatre ans, qui sera fixé par arrêté du conseil, et sans aucune autre subvention de la part du gouvernement du Canada, et qu'elle déposera entre les mains du ministre des chemins de fer et canaux, comme garantie de la bonne et fidèle exécution de son entreprise, ses obligations pour un montant de deux cent mille piastres.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies désignées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées à moins qu'elles ne le soient déjà, dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en con-

formité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le tunnel sous la rivière Saint-Clair, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou de conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Et afin de dissiper tous doutes, il est par le présent déclaré et décrété que la disposition de l'acte passé en la cinquante-unième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre trois, relative à la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, étendait et étend les diverses subventions accordées pour aider à la dite compagnie jusqu'à quatre ans à compter de la sanction du dit acte, c'est-à-dire à dater du vingt-deuxième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-huit.

Par l'acte spécial 52 Vic., ch. 5 (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889*):—

185. Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan-Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir:—la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert,—le dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan-sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert.

Par l'acte 53 Vict., ch. 2 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1860*):—

186. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa, pour 30 milles de sa ligne à partir de l'extrémité occidentale des 30 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, vers Ottawa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$ 196,000

187. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo, pour 11 milles de sa ligne de Waterloo à Elmira, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 35,200

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

188.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, pour une ligne de Gravenhurst à Callander, la balance non payée des subventions accordées par les actes 45 Victoria, chapitre 14, et 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.....	\$600
189.	Pour un chemin de fer de Woodstock, <i>via</i> London, à Chatham, dans la province d'Ontario, 80 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, pour un chemin de fer d'Ingersoll, <i>via</i> London, à Chatham, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..	256,000
190.	A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour 14 milles de sa ligne à partir de l'extrémité est des 20 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Hamilton, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	44,800
191.	Pour un chemin de fer d'Ottawa à Morrisburg, 52 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	166,400
192.	A la Compagnie du chemin de fer Érié et Huron, pour 22 milles de sa ligne, de Petrolia, <i>via</i> Oil-Springs, à Dresden, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
193.	A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour une ligne de Brockville à Westport, la balance non payée de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, n'excédant pas en totalité.....	83,000
194.	A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 30 milles de son chemin, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du Pacifique Canadien, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
195.	A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, pour 5 milles de son chemin, qui est un embranchement de la ligne-mère à Kakabeka-Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..	16,000
196.	A la Compagnie du chemin de fer Lac-Érié et Rivière-Détroit, pour 50 milles de son chemin sur un parcours à être fixé par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	160,000
197.	A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de son chemin depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200
198.	A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 36 milles de son chemin depuis l'extrémité nord-est des 200 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Smith's-Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	115,200
199.	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 30 milles de son chemin depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
200.	A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de son chemin, de Belleville à Tweed et de là à Bridgewater, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
201.	A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de son chemin, de Cobourg au chemin	

	de fer Ontario et Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$96,000
202.	A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de son chemin, de Saint-Stephen à la ville de Milltown, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	11,200
203.	A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de son chemin, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière internationale entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
204.	Pour un chemin de fer depuis un point à ou près 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 Montréal et Occidental, pour 70 milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest vers le Désert, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas \$5,161 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	361,270

Pourvu que la subvention par le présent accordée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit, savoir :—

SECTIONS.	Longueur approximative en milles.
De Saint-Jérôme à Shawbridge	8
De Shawbridge à Saint-Sauveur.....	4
De Saint-Sauveur à Sainte-Adèle.....	6
De Sainte-Adèle au Lac-à-la-Fourche.....	6
Du Lac-à-la-Fourche à Sainte-Agathe.....	6½
De Sainte-Agathe à Saint-Faustin.....	14
De Saint-Faustin à Saint-Jovite.....	7½
De Saint-Jovite au Lac-du-Sommet.....	8
Du Lac-du-Sommet à la Chute-aux-Iroquois.....	7
De la Chute-aux-Iroquois vers le Désert.....	3

Ces versements devant être proportionnés à la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle de toute l'entreprise, à être établie comme susdit.

207.	Pour 75 milles du chemin de fer depuis Shelburne, dans le comté de Shelburne, et depuis Liverpool, dans le comté de Queen, vers Annapolis, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à être entreprise de manière à assurer sa construction jusqu'à Shelburne et Liverpool, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$240,000
208.	A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour 50 milles de son chemin depuis Port-Hawkesbury jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	50,000

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

209.	A la Compagnie du chemin de fer International, par un chemin de fer depuis Sherbrooke jusqu'à la frontière internationale, la balance payée de la subvention accordée par l'acte 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.....	\$3,840
210.	Pour compléter le chemin de fer Montréal et Sorel depuis Saint-Lambert jusqu'à Sorel.....	40,000
211.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 7½ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	24,000
212.	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé, pour 3½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, entre Saint-Félix et le lac Maskinongé, dans la paroisse de Saint-Gabriel, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	10,200
213.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour un pont sur la rivière Nicolet, et aussi un pont sur la rivière Saint-François, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction, n'excédant pas.....	37,500
214.	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 24 milles de son chemin, depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	76,800
215.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de son chemin, depuis un point à ou près Montcalm jusqu'au Pacifique Canadien, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
216.	A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'au Long-Sault, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
217.	A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, se dirigeant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Matawin, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
218.	A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour 18 milles de son chemin, depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention ne dépassant pas en totalité.....	57,600
219.	A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour 90 milles de son chemin, depuis la station Saint-François, sur le chemin de fer Québec-Central, jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière à l'Orignal, ou depuis un point sur le chemin de fer Québec-Central entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur le chemin de fer International à ou près du lac Mégantic, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas \$21,191.54 par année pendant 20 ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie, la dite subvention annuelle pendant 20 ans représentant un octroi en argent de.....	288,000

220. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, pour donner accès dans la cité de Québec, une subvention n'excédant pas en totalité \$30,000; aussi, pour 12 milles de son chemin, depuis Lorette <i>via</i> Charlesbourg jusqu'à Québec, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$38,400.....	\$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 Colombie et Kootenay, pour 35 milles de son chemin, depuis la décharge du lac Kootenay jusqu'à un point sur la rivière Colombie aussi près que possible du confluent des rivières Colombie et Kootenay, une subvention de dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	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 Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, 22 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
225. A la Compagnie du chemin de fer Vallée du Lac-Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 22 milles de son chemin, depuis le village de Prince-William vers la ville de Woodstock, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
226. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 16 milles de sa ligne, depuis l'extrémité ouest des 20 milles de son embranchement à partir d'Edmonton, subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, dans la direction de la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	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 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 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 la levée de Lachine, sur la ligne du Grand-Tronc, depuis un point à ou près la rivière des Prairies, distance de 15 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	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 quelque une des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles com-

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

pagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté du conseil, sauf le chemin de fer Erié et Huron, qui sera complété dans les deux ans qui suivront le 1^{er} de juillet prochain; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront 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 à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée, comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, sur laquelle le paiement sera fait seulement lors de l'achèvement des travaux, excepté aussi à l'égard des subventions au chemin de fer Inverness et Richmond, qui seront payées lors de l'achèvement de chaque section de dix milles, conformément, autant que faire se pourra, avec l'arrangement conclu entre la compagnie et la municipalité d'Inverness, et suivant le quatrième article de l'acte de la législature de la Nouvelle-Ecosse, 1890, intitulé : *An Act to enable the county of Inverness to borrow money*; excepté aussi à l'égard des subventions de la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental pour des ponts sur les rivières Nicolet et Saint-François, et la Compagnie du chemin de fer Lac-Saint-Jean, pour le pont sur la rivière Saint-Charles, sur lesquelles il sera payé 15 pour 100 de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux; et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, dont le premier paiement sera fait à l'expiration de douze mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des travaux, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque douze mois ensuite, pendant une période de vingt ans.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte spécial 53 Vic., ch. 5 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*):—

230. Afin de permettre à la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton de construire la partie de son chemin qui part d'un point de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la ville de Calgary et atteint un point de la rivière Saskatchewan-nord, près d'Edmonton, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir :—la somme de quatre-vingt mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie entre Calgary et un point sur la rivière Saskatchewan-nord, près d'Edmonton, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée entre ces points; toutefois, le gouverneur en conseil pourra ordonner que cette somme soit payée en versements semi-annuels, et pourra permettre à la compagnie de transporter par voie de garantie de toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891). (*Sanctionné le 30 septembre 1891*):—

231.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour un chemin de fer à partir d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, jusqu'à ou près Montcalm, dans la province de Québec, 18 milles, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas \$3,200 par mille, octroyée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, et ne dépassant pas en totalité.....	\$ 28,100
232.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour le pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, devant donner accès à la cité de Québec, la différence entre le montant déjà payé à la compagnie et la somme de \$30,000 mentionnée comme ne devant pas être excédée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas.....	5,250
233.	A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin, à partir de Port-Oshawa allant vers Raglan, au lieu de la subvention pour un pareil montant accordé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	22,400 00
234.	A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 25, ne dépassant pas en totalité.....	92,784 00
235.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 30 milles de son chemin, depuis la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas \$3,200 par mille, octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et ne dépassant pas en totalité.....	79,700 0
236.	A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin de Woodstock à Hamilton, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	158,400 00
237.	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de son chemin, à partir de Vaudreuil et allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, ne dépassant pas en totalité.....	46,040 00
238.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 14 milles de son chemin, à partir de la station de Perth-Centre, et allant vers Plaister-Rock-Island, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas \$6,400 par mille, et ne dépassant pas en totalité.....	89,600 00
239.	A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, n'excédant pas \$179,200, octroyées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention n'excédant pas \$12,534 par année, devant être payée par versements semi-annuels de \$6,267 chacun, pendant vingt ans, ce qui représente une subvention en argent de.....	179,200 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

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

complétée comparativement à celle des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer au crédit du ministre des finances et recevoir général une somme n'excédant pas \$1.170,600, 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 Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin à partir d'un point de ou près de Newboro' et allant dans la direction de Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, au lieu d'une subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3. une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité \$64,000 00

Pourvu que la subvention ainsi octroyée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit:—

Sections.	Longueur en milles.
De près de Newboro' à Westport.....	4
De Westport en allant vers Palmer's-Rapids.	16

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité des plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention de la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, dont le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de vingt-huit milles du chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite, pendant une période de vingt ans, et excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, dont la subvention sera payée lors de l'achèvement des travaux; excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, dont la subvention sera payée comme il suit:—lors de l'achèvement de la partie du dit chemin située entre Newboro' ou son voisinage et Westport, distance de quatre milles, la somme de douze mille huit cents piastres, et lors de l'achèvement de seize milles restant à partir de Westport et allant vers Palmer's-Rapids, la somme de cinquante et un mille deux cents piastres.

3. Dans le mois qui suivra le commencement de chaque session du parlement, tant que quelqu'une de ces sommes sera payée, il sera soumis au parlement un état indiquant tous paiements de ces deniers durant le cours de l'année précédente, les noms des personnes auxquelles ces paiements auront été faits, et les montants qui leur auront été payés respectivement, ainsi que les rapports des ingénieurs sur lesquels les paiements auront été recommandés, et copie de tous contrats entre le gou-

vernement et la compagnie en vertu desquels les paiements des dites subventions sont par le présent autorisés.

4. L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemin de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte 55-56 Vict., ch. 5 (1892). (*Sanctionné le 9 juillet 1892*) :—

241.	A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 58 milles de sa voie, à partir d'un point à ou près Cedar-Creek jusqu'à la ville de Ridgetown, au lieu des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et à la Compagnie du chemin de fer Amherstburg, Lake-Shore et Blenheim, par l'acte 52 Victoria, chapitre 3.....	\$224,000
242.	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 55 milles de sa voie, depuis Barry's-Bay en allant vers le chemin de fer Jonction du Pacifique-Nord, une subvention ne dépassant pas \$6,400 par mille pour les premiers 27½ milles à partir de Barry's-Bay, et ne dépassant pas \$3,200 par mille pour les seconds 27½ milles, ni n'excédant pas en totalité.....	264,000
243.	A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou à la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de la Kootenay, pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Revelstoke jusqu'à la tête du lac Laffèche, pour 25 milles du dit chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	80,000
244.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 11 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, jusqu'à l'île Plaister-Rock, pour 3 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	9,600
245.	A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie, depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort et vers l'ouest, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	67,200
246.	A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et au chemin de fer Ontario-Central, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.....	32,000
247.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, la balance impayée des subventions accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une subvention de.....	15,100
248.	A la Compagnie du chemin de fer Bouctouche et Moncton, pour 32 milles de sa voie, depuis Moncton jusqu'à Bouctouche, la balance impayée de la subvention, ne dépassant pas \$3,200 par mille, accordée par les actes 49 Victoria, chapitre 10, et 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité.....	35,480
249.	A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 19 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec (en sus de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2), une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	60,800

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

250.	Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, jusqu'à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$38,400
251. A	la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond (ou à toute autre compagnie entreprenant les travaux), pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale jusqu'à Broad-Cove, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, au lieu de la subvention de \$50,000 accordée à la dite compagnie de chemin de fer par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et aux mêmes conditions, n'excédant pas en totalité.....	80,000
252. A	la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près de Spence's-Bridge en allant vers le lac Nicola	80,000
253. A	la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, depuis un point à ou près Saint-Jean-Deschaillons en allant vers Glen-Lloyd, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
254. A	la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui donnera des facilités de communication avec les mines de fer des établissements de Spring-side, Stewiacke en haut et Musquodoboit, parcours de 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	80,000
255. A	la Compagnie du chemin de fer de Jonction et des Carrières de Philipsburg, pour 6 $\frac{7}{10}$ milles de sa voie depuis la station de Stan-bridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	21,600
256. A	la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 3 milles de sa voie, depuis un point à ou près Harrow-smith jusqu'à un point à ou près Sydenham, au lieu de la subvention accordée pour cette section du chemin par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	9,600
257.	Pour un chemin de fer depuis Cap-Tourmente en allant vers la Malbaie, dans la province de Québec, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	64,000
258. A	la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis Truro ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la province de la Nouvelle-Écosse, pour 49 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..	156,800
259. A	la Compagnie du chemin de fer Ristigouche et Victoria, pour 15 milles de sa voie depuis Campbellton, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
260.	Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, 32 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	102,400
261.	Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	25,600

- 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'excedant pas en totalité..... \$89,600
- 263.** A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de sa voie, depuis Belleville jusqu'à Tweed et de là à Bridgewater, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excedant pas en totalité 96,000
- 264.** A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de sa voie, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, ne devant pas dépasser \$179,200, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de $3\frac{1}{2}$ pour 100 du montant des subventions ainsi accordées, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas 21 ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de..... 179,200

Pourvu que, lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des finances et receveur général une somme n'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 Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, au lieu des subventions n'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 100 du montant de ces subventions, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas vingt ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de \$108,000; pourvu que, lors de l'achèvement de 10 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 34 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des finances et receveur général une somme n'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 Sainte-Catherine et Niagara-Central sera payée par versements semi-annuels, dont le premier sera effectué à la fin des six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des dix premiers milles du chemin de fer,

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

et chaque versement subséquent à la fin des six mois suivants, pendant vingt ans ou moins. C'est une condition de cette subvention que la somme, n'excédant pas \$400,000, ci-dessus mentionnée, sera déposée entre les mains du ministre des finances avant le 1^{er} janvier 1893.

266.	A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer depuis Woodstock en allant vers Centreville, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$64,000
267.	A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas \$3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, n'excédant pas en totalité	96,800
268.	A la Compagnie de forges, de charbonnages et de chemin de fer de New-Glasgow, pour un chemin de fer depuis la jonction d'Eureka, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point à ou près Sunnysbrae, y compris un embranchement sur le haut-fourneau à charbon de Bridgeville, pour 12½ milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	40,000
269.	A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour un prolongement de sa voie afin de le raccorder avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, le chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, le chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou les eaux du canal Rideau, et un prolongement à travers l'embouchure de la rivière Gananoque, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas en totalité.....	44,000
Dont \$14,000 payables lors de l'achèvement du prolongement en dernier lieu mentionné ou prolongement sud, et la balance, qui sera de \$30,000, lors de l'achèvement du prolongement en premier lieu mentionné ou prolongement nord de sa voie.		
270.	A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 30 milles de sa voie, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$96,000
271.	A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, à la jonction du chemin de fer Midland, jusqu'à Pontypool, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	51,200
272.	Pour 75 milles du chemin de fer depuis Sand-Point, havre de Shelburne, dans la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Annapolis, dans le comté d'Annapolis, et jusqu'à un point de raccordement à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, en vue d'une construction future jusqu'à Liverpool, au lieu de la subvention pour le même montant accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, pour la même longueur de chemin de fer depuis Shelburne, et depuis Liverpool vers Annapolis, et ne dépassant pas \$3,200 par mille, une subvention n'excédant pas en totalité.	240,000
273.	A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 20 milles de sa voie, étant des prolongements ou embranchements dans les comtés d'Hastings, Addington, Frontenac, Peterborough ou Leeds, vers les gisements de fer, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, payable par versements réglés par	

	la longueur de chacun des dits prolongements, additions ou embranchements, et n'excédant pas en totalité.....	\$64,000
274.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 15 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, en allant vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
275.	A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
276.	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 30 milles de sa voie, depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
277.	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
278.	A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 35 milles de sa voie, depuis Mattawa jusqu'au Long-Saut, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	112,000
279.	A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 12 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la section de l'embranchement de Saint-François subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, étant les premiers 12 milles sur la section subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$1,800 par mille en sus de la subvention déjà accordée, et n'excédant pas en totalité.....	21,600
280.	Au chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie, depuis Port-Barwell jusqu'à Tilsonburg, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité,...	51,200
281.	A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de sa voie, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
282.	A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de sa voie, depuis le Long-Saut jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille,—et une subvention de 15 pour 100 sur la valeur du pont en bois sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, ne dépassant pas \$15,000—et n'excédant pas en totalité.....	63,000
283.	A la Compagnie du chemin de fer Goderich et Wingham, pour 31 milles de sa voie, de Goderich à Wingham, <i>via</i> Port-Albert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	99,200
284.	A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, depuis Saint-Félix-de-Valois jusqu'à Saint-Jean-de-Matha, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	25,600

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

285.	A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge et Baysville, pour 15 milles de sa voie, depuis Bracebridge en allant vers Baysville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$48,000
286.	A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue et Baie-James, pour 25 milles de sa voie, depuis la station de North-Bay ou les environs, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie James, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	80,000
287.	Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Sainte-Flavie et la station du Petit-Métis jusqu'à Matane, pour 50 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	160,000
288.	A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour 53 $\frac{87}{100}$ milles de sa voie entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	172,400
289.	Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, en allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 22 milles de sa voie, entre Saint-Eustache et le Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	38,400
290.	Pour un chemin de fer entre Saint-Eustache et Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	57,600
291.	A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas, avec le montant déjà payé, \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	114,125
292.	A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4 $\frac{6}{100}$ milles de sa voie, depuis le quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent, près de Nicolet, jusqu'à la jonction de Sainte-Rosalie, sur plus de distance par la ligne construite non couverte par les subventions jusqu'à présent votées pour une voie ferrée entre les dits points, \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	14,720
293.	A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour 5 $\frac{12}{100}$ milles de sa voie, depuis Huntingdon en allant vers la frontière internationale, lesquels, avec la distance entre Valleyfield et Huntingdon, 12 $\frac{58}{100}$ milles, forment le chiffre de 18 milles mentionnés dans l'acte 53 Victoria, chapitre 2, octroyant une subvention à cette compagnie—et pour 2 $\frac{40}{100}$ milles depuis l'extrémité est des 18 milles mentionnés jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas \$3 200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	25,024

“2. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le 1^{er} jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans

et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement prévu, et aussi à l'égard des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa et à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, à chacune desquelles le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de son chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite pendant une période de vingt ans ou moins.

“3. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.”

294. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable, conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte.

295. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte; et nonobstant ce que contient l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, le gouverneur en conseil pourra aussi payer à la dite compagnie la balance restant impayée de la subvention accordée à la compagnie par le dit acte s'élevant à \$12,800, sur les quatre milles de son chemin depuis l'extrémité nord de la ligne principale subventionnée en allant vers Roberval.

Par l'acte 56 Vict., ch. 2 (1893). (*Sanctionné le 1^{er} avril 1893*) :—

- 296.** A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de sa voie, jusqu'à l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, en allant à la station de la jonction de la Chaudière, sur l'Intercolonial, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... **\$64,000**
- 297.** A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie, depuis un point à ou près de la ville d'Iberville jusqu'à Saint-Hyacinthe, et de là vers Sorel, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... **102,400**
- 298.** A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie divisés en deux sections: la première, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au village de Marmora; la

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	seconde, depuis le village de Marmora jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.	\$32,000
299.	A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour 20 milles de sa voie depuis Coehill ou Gilmore, ou quelque point entre Coehill et Gilmore, jusqu'à Bancroft, <i>via</i> L'Amable, ou aussi près de là que possible, au lieu de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
300.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie, depuis le lac Saint-Jean en allant vers Chicoutimi, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.....	81,040
301.	A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour 50 milles de sa voie, depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté de Hastings, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, et accordée de nouveau par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.....	145,000
302.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour 30 milles de sa voie, depuis Sainte-Martine jusqu'à Saint-Ancet, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité.....	3,500
303.	A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de sa voie, depuis la ville de Saint-Stephen jusqu'à la ville de Milltown, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	11,200
304.	A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de sa voie, depuis la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap-Tourmente ou son voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.....	30,400
305.	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 62 milles de sa voie, depuis la gare de Hull en allant vers le Désert, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.	89,248
306.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de sa voie, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ..	48,000
307.	A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse (ou à la personne, aux personnes ou à la compagnie qui, de l'avis du ministre ou du ministre suppléant de la justice, y auront droit), pour 80 milles de sa voie, depuis Lunenburg, sur la côte orientale de la Nouvelle-Ecosse, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point dans le district de New-Germany, avec un tronçon de $\frac{3}{4}$ de mille environ jusqu'au quai du chemin de fer de Bridgewater, et depuis un point à 33½ milles de Lunenburg et allant jusqu'à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, sur les subventions impayées accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24; et 51 Victoria, chapitre 3, une somme n'excédant pas en totalité.....	4,500
308.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 18 milles de sa voie, depuis un point à ou près de New-Glasgow, ou Saint-Lin,	

	jusqu'à Montcalm ou dans le voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 8, et n'excédant pas en totalité.....	\$25,600
309. A	la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de sa voie, depuis Montcalm ou le voisinage jusqu'au chemin de fer canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
310. A	la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie étroite (3 pieds) depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort, et allant vers l'ouest, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	67,200
311. A	la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Maskinongé ou Louiseville, et allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, et pour 15 milles de sa voie depuis l'extrémité nord des 15 milles susmentionnés en allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	96,000
312. A	la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de sa voie, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge, ou quelque autre point sur le chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité	97,600
313. A	la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour prolonger et compléter sa voie, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention de	20,000
314. A	la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer et de ses embranchements, comme il suit: depuis Port-Oshawa jusqu'à un point à ou près l'emplacement du moulin d'Emondson, près de la rue Mill, dans la ville d'Oshawa—(cette partie étant connue sous le nom de section "du lac" du dit chemin de fer); de là vers un point à ou près l'hôtel de ville, dans la ville d'Oshawa, et de là à la gare d'Oshawa de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada (cette partie étant connue sous le nom de section "de la ville" ou section "Nord" du dit chemin de fer), au lieu de la subvention accordée par l'acte 54-55 Victoria, chapitre 8, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	22,400

2. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

3. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera donné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation et des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le gouverneur en conseil prescrira.

4. Toutes les dites subventions, respectivement, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté comme il suit:—

(a) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Belmont et Ottawa, qui sera payée comme suit:—lors de l'achèvement de la première section, un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des dix milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la seconde section :

(b) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Oshawa, qui sera payée comme suit:—lors de l'achèvement de la section "de la ville" ou "Nord", un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des sept milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la section "du lac" du dit chemin de fer.

Par l'acte 57-58 Vict., chap. 4, (1894). (*Sanctionné le 23 juillet 1894.*)

315.	A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge à Baysville, pour 15 milles de sa voie partant de Bracebridge et allant vers Baysville, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 des statuts de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$ 48,000
316.	A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saint-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, ne dépassant pas \$3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, qui a été accordée de nouveau par le chapitre 5 de 1892; le tout n'excédant pas.....	86,800
317.	A la Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie de Port-Burwell à Tilsonburg, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	51,200
318.	A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié, pour 18 milles de sa voie, depuis la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarville ou le village de Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	4,790
319.	A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie, depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	108,800
320.	A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de sa voie, à partir de Vaudreuil en allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887; pour 30 milles de sa voie, depuis l'extrémité occidentale des 30 milles ci-dessus mentionnés en allant vers Ottawa, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, ne dépassant pas \$3,200 par mille; le tout n'excédant pas.....	118,400

- 321.** Nonobstant l'expiration du délai fixé par le chapitre 2 de 1890, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, et nonobstant ce que contenu d'ailleurs dans le dit chapitre 2, le gouverneur en conseil pourra payer la subvention accordée par le dit chapitre à la compagnie suivant la valeur actuelle des vingt paiements annuels mentionnés au dit chapitre (intérêt calculé à quatre pour cent), pour et lors de l'achèvement de sa voie s'étendant depuis un point entre la rivière de la Chaudière et la station de Tring jusqu'à un point sur le chemin de fer International au lac ou près du lac Mégantic, et après inspection et acceptation du dit chemin par l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, une somme totale de..... \$288,000
- 322. A** la Compagnie du chemin de fer de jonction et des carrières de Philipsburg, pour $\frac{6}{100}$ de mille de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, et un embranchement jusqu'à la baie de Missisquoi, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 2,912
- 323. A** la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, entre Saint-Félix-de-Valois et Saint-Jean-de-Matha, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600
- 324. A** la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 50 milles de sa voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille et n'excédant pas en totalité \$160,000;—aussi, 15 pour 100 sur la valeur d'un pont en bois sur la rivière Ottawa près de Mattawa, ne devant pas dépasser \$15,000 en totalité, au lieu des subventions accordées par le chapitre 5 de 1892;—aussi, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, pour sa ligne entre le Long-Sant et le lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille de voie ferrée et 15 pour 100 sur la valeur des ponts;—aussi, une somme supplémentaire de \$1,750 par mille de sa dite voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa; le tout n'excédant pas..... 274,940
- 325.** Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600
- 326.** Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 57,600
- 327.** Pour un chemin de fer partant d'un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, et allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 12 milles de son chemin, de Saint-Eustache au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 38,400
- 328.** Pour un chemin de fer partant de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, et allant à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400
- 329. A** la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	Culbute et à l'ouest de ce point, une subvention de \$31,500, devant être payée mensuellement, au fur et à mesure de l'exécution des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise;—et pour 3 milles de sa voie s'étendant depuis un point à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité \$9,600, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1888; pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient complétés dans les quatre ans de la sanction du présent acte,—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité	\$41,100.
330.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour la construction ou l'acquisition de $7\frac{1}{2}$ milles de chemin de fer entre Hull et Aylmer, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	24,000
331.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 85 milles de sa voie entre Aylmer et Pembroke, la balance impayée de la subvention accordée pour le chemin de Hull à Aylmer, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quel que point non à l'est de La Passe, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	73,172
332.	A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour 3 milles de sa voie depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	4,046
333.	Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial près de Newcastle, <i>via</i> Douglastown, et allant à un point sur la rivière Miramichi, vis-à-vis la ville de Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 10 de 1886, une subvention de dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
334.	Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, et allant jusqu'à Young's Mills, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, une subvention de dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
335.	A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer allant de Woodstock à la frontière internationale entre le Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, 26 milles, au lieu des subventions accordées par le chapitre 24 de 1887, et le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	83,200
336.	Pour 90 milles du chemin de fer de Newport ou Windsor à Truro, ou à un point entre Truro et Stewiacke, et depuis un point sur le dit chemin de fer jusqu'à un point à ou près Eastville, et d'Eastville, par la vallée de la rivière Musquodoboit, en allant vers un point de l'embranchement projeté de l'Intercolonial sur Dartmouth, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; et aussi, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Shubenacadie, sur la ligne du dit chemin de fer, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de sa construction; le tout n'excédant pas.....	309,000

337. A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue à la Baie-James, pour 25 milles de son chemin depuis la station de North-Bay ou les environs, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie James, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; aussi, pour 43 milles de son chemin depuis North-Bay en allant vers le lac Tamagamingue, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; le tout n'excédant pas	\$217,000
338. A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, en sus des 15 milles déjà subventionnés et construits, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	48,000
339. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 30 milles de sa voie allant de Saint-Léonard dans une direction nord vers une jonction avec le chemin de fer Intercolonial à la station de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	96,000
340. Pour un chemin de fer depuis Lime-Ridge, dans le comté de Wolfe, dans la province de Québec, allant dans une direction nord à travers le comté de Wolfe et dans le comté de Mégantic, distance n'excédant pas 50 milles à partir de Lime-Ridge, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	160,000
341. A la Compagnie du chemin de fer Strathroy et Comtés de l'Ouest, pour 25 milles de sa voie à partir de Saint-Thomas et allant à travers les comtés d'Elgin et Middlesex vers la station de Forest ou Park-Hill, sur la ligne du Grand-Tronc, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	80,000
342. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 20 milles de sa voie à partir de Parry-Sound et allant à l'est, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
343. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 10 milles de sa voie depuis Little-Current jusqu'à Nelson, sur l'embranchement d'Algoma de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	32,000
344. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie depuis Iberville jusqu'à Sorel, en sus des 32 milles déjà subventionnés, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	102,400
345. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 12 milles de sa voie depuis Saint-Jean-de-Matha jusqu'à Sainte-Emilie-de-l'Energie, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	38,400
346. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 22 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 15 milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, jusqu'à un point entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
347. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 2 milles de l'embranchement de sa voie sur Chicoutimi, depuis l'extrémité orientale des 50 milles déjà subventionnés et construits dans une direction est jusqu'à l'eau profonde à Chicoutimi, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; aussi, pour 12 milles à partir du 52 ^{me} mille, sur l'embranchement de Chicoutimi, jusqu'à la Baie des Ha! Ha!, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; le tout n'excédant pas.....	44,800

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

348.	A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Ottawa, pour 23 milles de sa voie depuis le point de séparation avec le chemin de Pontiac jusqu'à Ferguson's-Point, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$73,600
349.	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 62 milles déjà subventionnés, en allant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....	64,000
350.	A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour 6 milles de sa voie depuis la ville de Chatham jusqu'à Black-Brook, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; aussi, pour 4 milles de sa voie pour un embranchement sur le village de Nelson, une subvention ne dépassant pas \$3,200; le tout n'excédant pas.....	32,000
351.	Pour un chemin de fer depuis la station de Cross-Creek, sur le chemin de fer de Canada-Est, jusqu'au village de Stanley, dans le comté d'York, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	19,200
352.	A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche à Victoria, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale des 15 milles subventionnés par le chapitre 5 de 1892, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
353.	A la Compagnie du chemin de fer Nouveau-Brunswick-Central, pour 15 milles de sa voie depuis la station de Chipman jusqu'aux houillères de Newcastle, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
354.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 15 milles de sa voie à partir du terminus actuel à Plaister-Rock en allant vers l'est, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	48,000
355.	Pour restaurer ou renouveler le pont de chemin de fer, sur le chemin de fer du Sud-Est, qui traverse la rivière Yamaska à Yamaska, une subvention égale au tiers du coût réel de la reconstruction du pont, mais la subvention ne devant pas excéder en totalité.....	50,000
356.	A la Compagnie de charbonnage et de chemin de fer Boston et Nouvelle-Ecosse, pour 10½ milles de sa voie depuis l'extrémité nord de la section déjà subventionnée jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; aussi, pour 25 milles de sa voie depuis un point sur la ligne du chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale vers Broadcove, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille; le tout n'excédant pas.....	113,600
357.	Pour un chemin de fer partant de Port-Hawkesbury et allant vers Chéticamp, 25 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	80,000
358.	A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba-Nord-Ouest, pour 100 milles de prolongement de sa ligne principale à partir de son terminus occidental actuel en allant vers Prince-Albert,—la compagnie abandonnant 3,200 acres de sa subvention en terres par mille, et tout le chemin devant être exploité comme ligne continue sous une direction unique,—une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	320,000
359.	Pour un chemin de fer depuis le confluent des rivières de l'Elan et Kootenay jusqu'à Coal-Creek, distance de 34 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	108,800
360.	Pour un chemin de fer depuis la station d'Abbotsford, sur l'embranchement de la Mission du chemin de fer du Canadien du Pacifique	

	jusqu'à la ville de Chilliwack, 21 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	\$67,200
361.	A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 28 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale de la section de sa ligne subventionnée par le chapitre 5 de 1892, en allant vers le lac Nicola, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	89,600
362.	A la Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan, pour 38 milles de sa voie depuis la ville de Nakusp jusqu'à un point à ou près la fourche du creek Carpenter, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	121,600
363.	A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Kingston, pour 22 milles d'un chemin de fer depuis Portage-du-Fort jusqu'à Upper-Thorne-Centre, <i>via</i> Shawville, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	70,400
364.	A la Compagnie de fer, de charbon et de chemin de fer de New-Glasgow, pour 5 milles de sa voie, depuis Sunnybrae jusqu'à Kerrowgare, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	16,000
365.	A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, pour 35 milles de sa voie à partir de Yarmouth en allant vers Shelburne et Lockport, une subvention ne dépassant pas 3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	112,000
366.	A la Compagnie du chemin de fer de prolongement du Cap-Breton, pour 30 milles de chemin de fer depuis Port-Hawkesbury jusqu'à St. Peter's, sur sa ligne de Port-Hawkesbury à Louisbourg, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
367.	Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial entre les stations de Norton et de Sussex, et allant vers Havelock, 20 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	64,000
368.	Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Barneville, sur une distance de 10 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	32,000
369.	Pour une ligne de chemin de fer partant du Cap de la Madeleine pour se raccorder avec l'embranchement sur les Piles du chemin de fer Canadien du Pacifique, 3 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	9,600
370.	A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour un prolongement d'un mille à partir de l'extrémité occidentale de sa voie, afin de le relier au chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas.....	3,200
371.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 30 milles de sa voie à partir de son raccordement avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, dans le voisinage de la rivière Saint-Maurice, en allant à l'ouest, au lieu de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue par le chapitre 2 de 1893, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	96,000
372.	A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, et pour 16 autres milles depuis l'extrémité des 16 milles en premier lieu mentionnés jusqu'à Pontypool, au lieu des subventions accordées par le chapitre 2 de 1890 et le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	102,400

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

- 373.** A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 12 milles de sa voie depuis l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point sur la rivière Rouge, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... \$38,400
- 374.** Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer de Caraquette à ou près le garage de Pokemouche et allant vers le village de Tracadie, 12 milles, une subvention ne dépassant pas \$3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, —excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu, et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, pour quinze milles de chemin entre Montcalm et le chemin de fer Canadien du Pacifique, qui sera payée comme il suit: lors de l'achèvement des dix-huit milles de New-Glasgow à Montcalm et de deux milles sur les quinze milles de Montcalm au chemin de fer Canadien du Pacifique, un versement proportionnel à la valeur des dix milles sur le nombre total de milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, qui sera établie comme il est dit ci-haut, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement des treize milles restants du dit chemin de fer.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Par l'acte 47 Vict., ch. 25, art. 7, (1884). (*Sanctionné le 19 avril 1884*):—

- 1.** Le gouverneur en conseil est par le présent autorisé, pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer canadien du Pacifique et la baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres par chaque mille dans les Territoires du Nord-Ouest.

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 60 (1885). (*Sanctionné le 20 juillet 1885*):—

2. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.
3. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation Manitoba-Sud-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winnipeg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater Lake*), distance d'environ cent cinquante milles.
4. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre Portage-la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.
5. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

“ Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres.”

Par l'acte 49 Vict., ch. 11 (1886). (*Sanctionné le 2 juin 1886*):—

6. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six milles quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près de Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.
7. A la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest-Central, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, *via* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six milles quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou de tel point du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.
8. A la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, et allant rejoindre le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

“ Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les autorités en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arbitrage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.”

L'article 5 de cet acte constitue une compagnie revêtue des pouvoirs de construire la ligne depuis Brandon, ou tout autre point indiqué, jusqu'à Battleford, subventionnée par le dit acte.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 22 (1887) :—

9. La subvention accordée par l'acte 49 Vict., ch. 60, à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, a été augmentée de 3,800 acres par mille à 3,840 acres.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 23 (1887). (*Sanctionné le 23 juin 1887*) :—

10. A la Compagnie du chemin de fer Alberta et Athabaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot-Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.
11. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long, et Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée à ou près Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.
12. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles ; ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

“ Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés du conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.”

Par l'acte 52 Vict., ch. 8 (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889*) :—

13. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), en sus de l'octroi prescrit par le premier article de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième

années du règne de Sa Majesté sous le chapitre soixante, des terres fédérales n'excédant pas en étendue deux mille six cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Dunmore, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, sur la rivière du Ventre, terminus actuel du dit chemin de fer, distance de cent neuf milles et demi, cet octroi additionnel devant être fait seulement si la voie du dit chemin de fer a la largeur réglementaire; et aussi, à la dite Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Lethbridge jusqu'à la frontière internationale, distance d'environ cinquante milles.

14. A la Compagnie de chemin de fer et de houille Vallée-du-Daim, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Cheadle, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à son terminus à un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.
15. A la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix milles acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de Calgary, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique en allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Saskatchewan-Nord à ou près Edmonton, distance d'environ deux cent dix milles; et aussi, à la dite Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie à partir de Calgary, en allant au sud vers Lethbridge, distance d'environ cent vingt milles.
16. A la Compagnie de chemin de fer et de canal Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis le Portage-la-Prairie jusqu'à l'extrémité sud du lac Manitoba, distance d'environ dix-sept milles.

“Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

“Le gouverneur en conseil pourra rendre l'octroi de terres autorisé par l'article trois de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre onze, destiné à la ligne du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, d'environ deux cent quarante milles de longueur, applicable à la ligne du chemin de fer de la dite compagnie, telle qu'autorisée par l'acte concernant la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle passé durant la présente session du parlement, aux mêmes termes et sujet aux mêmes conditions que ceux auxquels l'octroi ci-dessus mentionné avait été autorisé en faveur de la dite compagnie par l'acte en premier lieu cité au présent article.”

Par l'acte 53 Vict., ch. 8 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*):—

17. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour un embranchement à construire à partir de Glenboro' et allant dans une direction ouest, sur un parcours d'environ soixante milles, jusqu'à un point sur l'embranchement projeté de la dite compagnie à partir de Brandon et se rendant vers le sud-ouest.
18. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour un embranchement à partir d'un point de ou près de Brandon, sur la ligne-

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le sud-ouest jusqu'au township ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et de là vers l'ouest, sur un parcours total de cent milles; et aussi, un octroi semblable, au même taux par mille, pour l'embranchement projeté de la dite compagnie depuis un point sur la ligne qui vient d'être décrite, partant de ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et se dirigeant vers l'est jusqu'à Deloraine, distance d'environ vingt-cinq milles, ce qui por e la longueur totale du chemin de fer auquel s'applique cet octroi à cent vingt-cinq milles.

19. A la Compagnie du chemin de fer Brandon et Sud-Ouest, des terres fédérales au chiffre de pas moins de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée à partir d'un point dans le township un, dans l'un des rangs vingt-trois ou vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal et allant jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.
20. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Seul, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de Shelley, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant jusqu'à un point sur ou près le lac Vaseux, sur la rivière Winnipeg, distance d'environ dix-huit milles.
21. A la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie depuis Calgary jusqu'à un point de ou près d'Edmonton, sur la rivière Saskatchewan-Nord, distance d'environ cent quatre-vingt-dix milles; et aussi, un octroi de six mille quatre cents acres pour chaque mille de la ligne de la compagnie à partir de Calgary jusqu'à un point sur la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis, distance d'environ cent cinquante milles.
22. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue trois mille huit cent quarante acres, pour chaque mille de la ligne de la compagnie entre Lethbridge et la passe du Nid-de-Corbeau, distance d'environ cent milles.
23. A la Compagnie de chemin et de canal Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis Portage-la-Prairie jusqu'au lac Winnipégois, à ou près Portage-des-Prés, distance d'environ cent vingt-cinq milles.
24. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba-Sud-Est, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée partant de Winnipeg et se dirigeant vers le sud ou le sud-est jusqu'à un point sur le côté ouest du lac des Bois, distance d'environ cent dix milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il pourra en être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

Par l'acte spécial 53 Vic., ch. 3 (1890). (*Sanctionné le 26 mars 1890*):—

25. L'acte 52 Vic., ch. 4, autorisant, par erreur, l'octroi de subventions en terres à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, pour 50 milles

entre Lethbridge et la frontière internationale, a été modifié, et la dite subvention accordée à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.

Par l'acte 54-55 Vict., ch. 9 (1891). (*Sanctionné le 30 septembre 1891*) :—

- 26.** Au lieu de la subvention en terres autorisée par l'acte de la cinquante-deuxième Victoria, chapitre quatre, en faveur de la Compagnie de chemin de fer et de houille Vallée-du-Daim, et sauf les conditions mentionnées au dit acte, le gouverneur en conseil pourra concéder à la dite compagnie des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie situé entre la ville de Calgary, dans le district d'Alberta, dans les territoires du Nord-Ouest, et un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 10 (1891). (*Sanctionné le 30 septembre 1891*) :—

- 27.** A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Manitoba-Sud-Ouest, en sus de la subvention, pour cent cinquante milles de voie ferrée, autorisée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre soixante, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par mille pour la balance des deux cent douze milles de voie ferrée qui ont été construits et sont en exploitation, c'est-à-dire pour une distance de soixante-douze milles.
- 28.** Aussi, à la Compagnie du chemin de fer de colonisation Manitoba-Sud-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer d'embranchement de la compagnie s'étendant de Carmen à Barnsley, distance d'environ six milles et un quart.
- 29.** A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en sus de la subvention autorisée par l'acte de la cinquante-troisième Victoria, chapitre quatre, pour l'embranchement de la compagnie qui se dirige vers le sud-ouest et l'ouest à partir d'un point à ou près Brandon, sur un parcours de cent milles, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du prolongement vers l'ouest du dit embranchement à partir de la limite ouest des dits cent milles, jusqu'à un point à ou près la Roche-Percée, située dans le township un, rang six, à l'ouest du second méridien, distance d'environ soixante milles.

“ Les dits octrois et chacun d'eux seront faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.”

Par l'acte 57-58 Vic., chap., 6. (1894). (*Sanctionné le 23 juillet 1894*.)

- 30.** A la Compagnie de chemin de fer et de charbonnage des Montagnes-Rocheuses, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point à ou près la station Olds, sur la ligne du chemin de fer Calgary et Edmonton, dans une direction ouest, jusqu'à la rivière La Biche, et de là le long de la dite rivière, dans une direction ouest, jusqu'aux terrains houillers, distance d'environ soixante milles.
- 31.** A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point avoisinant Souris, sur l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique sur Souris, dans une direction ouest, jusqu'à la vallée de la Pierre-à-Calumet, distance d'environ trente-deux milles.

- 32.** A la Compagnie du chemin de fer de Brandon et Sud-Ouest, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point dans le township un, soit dans le rang vingt-trois, soit dans le rang vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal, jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.
- 33.** A la Compagnie du chemin de fer Saskatchewan et de l'Ouest, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée entre Minnedosa et Rapid-City, distance d'environ quinze milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemin de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il en pourra être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

NOTE.—Il n'a pas été donné de subvention par 58-59 Vict. (1895).

PARTIE IV.

DIVERS ÉTATS

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 1.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1895.

1. CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
11944	Cie de ch. de fer Canada-Est.	22 nov. 1895	De l'extrémité ouest de sa ligne pour raccorder le C.C.P. au pont Sainte-Marie, 1 mille.
12035	Cie de ch. de fer du Cap de la Madeleine.	26 juin 1896	Du Cap de la Madeleine à l'embranchement des Piles du C.C.P., 3 milles.
12058	Cie de ch. de fer Ottawa et Gatineau.	7 oct. 1895	De l'extrémité est de 62 milles déjà subventionnés en allant vers le Désert, 20 milles.
12276	Cie de ch. de fer Rive du Golfe, N.-B.	22 avril 1896	D'un point sur le chemin de fer de Caraquet, à ou près la voie de garage de Pokemouche, en allant vers le village de Tracadie, 12 milles.
12280	Cie de ch. de fer Ontario, Belmont et du Nord.	23 do 1896	Des mines de fer de Belmont au village de Marmora; et du village de Marmora à la jonction avec le chemin de fer Central d'Ontario, en 2 sections, 10 milles.
12293	Cie de ch. de fer et de canal du lac Manitoba.	5 fév. 1896	Du Portage-la-Prairie à un point à mi-chemin de l'embouchure de la rivière Saskatchewan et transport d'approvisionnements, etc.
12306	Cie de ch. de fer Lotbinière et Mégantic.	3 juill. 1896	Amendant le contrat de subvention n° 11908 du 19 nov. 1894, eu substituant 2½ milles à l'extrémité de sa ligne pour les 2½ milles de Lyster-Station à Lyster, 2½ milles.
12421	Cie de ch. de fer Grand-Nord de Winnipeg.	12 mai 1896	Du lac Dauphin, ou des environs, à la rivière Saskatchewan et transport d'approvisionnements, etc.
12479	Cie de ch. de fer Central.	30 juill. 1896	De Newport ou Windsor à Truro, ou à un point entre Truro et Stewiacke, et d'un point sur le dit chemin de fer à un point à ou près Eastville, et de Eastville, par la vallée de la rivière Musquodoboit, vers un point sur l'embranchement proposé du chemin de fer Intercolonial, 90 milles; aussi un pont de chemin de fer sur la rivière Shubéacadie.
12511	Cie de ch. de fer de Colonisation de Montfort.	30 do 1896	De l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés, en gagnant l'ouest, à un point sur la rivière Rouge, comté d'Argenteuil, 12 milles.

2. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

12178	Cie Rathbun	6 sept. 1895	25 wagons plates-formes.
12192	Thomas Robley	30 do 1895	Chambre de bagage à Sydney, C.B.
12193	Hugh McDonald et fils.	4 do 1895	Gare à Eureka, N.-E.
12218	Power et Cie	16 oct. 1895	App. de chauffage dans les hangars à marchandises et entrepôt, terminus en eau profonde, Halifax.
12227	Piton et Samson	9 do 1895	Entrepôt, terminus en eau profonde, Halifax.
12247	C. O. Foss	16 nov. 1895	Fournit. de 2,630 v. c. de blocs de pavage en granit.
12260	Canadian Bridge & Iron Co.	24 oct. 1895	1 pont près Lévis.
12261	Canadian General Electric Co.	30 déc. 1895	Posage d'appareils électriques dans l'entrepôt, terminus en eau profonde, Halifax.
12262	James et A. Robert Munro	11 do 1895	625 barrières de traverse.
12263	J. S. et A. S. Ross	12 do 1895	40 ouv. d'aiguilles types, et 50 sup. d'aiguilles.
12264	Rhodes, Curry et Cie	23 do 1895	2 chasse-neige.
12274	John Starr, fils et Cie	1er janv. 1896	Poser 145 lumières incandescentes dans le hangar à marchandises, terminus en eau profonde Halifax.

2. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Fin.

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
12322	J. Matheson et Cie	10 mars 1896	2 ponts en fer.
12323	Canadian Bridge & Iron Co.	10 do 1896	3 do
12325	Jas. Watson et Cie, J. R. Hutchins, agent.	Non signé	Fourniture de 3.000 tonnes de rails d'acier.
12350	Walter S. Talbot	11 avril 1896	Hangar à houille et abords sur chevalets.
12422	John Kelly et J. Ryan.	5 mai 1896	Agrandissement de la gare et des hangars à marchandises, jonction de Windsor.
12446	Rhodes, Curry et Cie	11 juin 1896	50 fourgons à marchandises.
12490	Cie Rathbun	17 do 1896	25 wagons plates-formes.
12493	Rhodes, Curry et Cie	17 do 1896	50 fourgons à marchandises.
12494	do	15 do 1896	Hangar à marchandises à Dartmouth.
12496	Crossen Car Manufacturing Co. (Limited.)	17 do 1896	75 wagons à marchandises.
12556	Dominion Bridge Co. (Ltd.)	12 août 1896	Une plateforme tournante pour Dartmouth, N.-E.
12557	John McDougall et Cie	1er do 1896	1,500 roues de wagons.
12561	Galena Oil Works (Ltd.)	17 sept. 1896	Fourniture d'huile Sibley et de galène pour les chemins de fer du gouvernement.
12562	do do	23 do 1896	Délivrer l'approvisionnement d'huile pour les signaux.

3. CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

12240	Rhodes, Curry et Cie	20 nov. 1895	125 roues de wagons.
12504	Sidney Grey.	1er mai 1896	Vente des journaux, etc.

4. CANAL RIDEAU.

12298	H. Harris.	21 fév. 1896	Fourniture de 4,000 pds cub. de chêne blanc.
-------	--------------------	------------------------	--

5. CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

12164	J. et R. Miller	1er oct. 1895	Bureaux et ateliers.
12230	Dominion Bridge Co.	5 déc. 1895	Opérer par électricité un pont tournant pour ch. de fer et construire maison p. pouvoir moteur.
12313	J. et R. Miller	3 mars 1896	Forer des trous, etc., dans les bajoyers.
12460	Lipsett et Gregg.	6 juill. 1896	Résidence en maçonnerie pour surintendant.

6. CANAL SOULANGES.

12330	Dominion Bridge Co.	23 avril 1896	5 ponts.
-------	-----------------------------	-------------------------	----------

7. CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

12185	Warde et Ritchie.	18 oct. 1895	3 maisons d'éclusiers.
12289	H. Walters	12 janv. 1896	1 chalan et 2 marie-salope.
12418	Corry et Laverdure.	7 mai 1896	Section n° 2, Peterborough—Division de Lakefield.
12456	Cie Rathbun	30 juin 1896	Fourniture de 14,000 barils de ciment de Portland de la marque "Starr".
12506	Larkin et Sangster.	12 août 1896	Culées et piles pour le pont du ch. de fer Grand-Tronc à Auburn, Peterboro'.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

8. CANAL WELLAND.

N ^o du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
12195	Joseph Bulning.	26 oct. 1895.	Nettoyer et approfondir le fossé d'égouttement du côté nord du canal d'alimentation.
12197	W. A. N. West.	5 nov. 1895.	Nettoyer et approfondir le fossé d'égouttement du côté sud du canal d'alimentation.
12332	John Stuart.	30 mai 1896.	Fournir fontes pour 1896.
12334	Dean, Frères.	30 do 1896.	Fournir le cuivre et fontes de bronze phosphoré pour 1896.

9. CANAL WILLIAMSBURG.

12108	Kérr, Frères	1er août 1895.	Renouv. de partie de la superstructure de la jetée nord, entrée d'aval, canal de la Pointe Farran.
12458	Gilbert Blasting and Dredging Company	31 juillet 1896.	Dragage et approfondir le canal de la Pte Farran.

10. CANAL CORNWALL.

12150	J. et R. Miller.	30 sept. 1895.	3 paires de portes d'écluse, écluses 15 et 17.
12175	Wm. Davis et Fils.	26 oct. 1896.	Reconstruction de la jetée sud et du brise-glace.
12330	Dominion Bridge Co. (limitée)	23 avril 1896.	2 ponts de chemin.

WALTER S. DOULL,
Greffier en loi.

14 octobre 1896.

N^o

É T A T

Chutes d'eau et autres propriétés publiques louées par le ministère des

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataire.	Propriété louée.	Superficie de la propriété louée.
<i>1. Canal Lachine.</i>				
28 nov. '95.	Dur. bon plaisir du gouv.	Armstrong et Cook.	Raccorder le drain de Montréal-ouest avec celui de Lachine.	.....
27 juin '95.	do	James Ferrier, jeune	Surplus d'eau et partie de lot du cad. 326, quartier Ste-Anne, paroisse de Montréal, rue Mill.	23,443 pds c.
2 déc. '95.	3 ans.....	Northern Paving & Construction Co.	Terrain à Saint-Gabriel au sud du canal, près de l'avenue Atwater.	19,200 pds.
18 do '95.	Dur. bon plaisir du gouv.	Montreal Water and Power Co.	Poser un tuyau en fonte de 4 pcs au-dessous du canal à Saint-Henri.	.....
5 mars '96.	21 ans seulement.	Montreal Park and Island Railway Co.	Parties des lots 1005, 950 et 964, paroisse de Lachine, comté Jacques-Cartier, Qué.	5'111, 0'233, 0'215.
11 avril '96.	Dur. bon plaisir du gouv.	Ch. de fer Gr.-Tronc.	Voie de chemin de fer du pont Saint-Henri aux laminoirs de Montréal et jusqu'à la fond. de Clendinning et Fils, St-Henri..	.....
23 do '96	do	Thos. A. Trenholme.	Surplus de terrain, 4 parties, 3 devant être trav. par le drain collecteur du gouv.	Au-dessus de 90 arpents.
2 mai '96.	do	Charles Sénécal.	Surplus de terrain, 2 lots au nord et au sud du chem. de fer du G.-T., un trav. sur la long. le drain collect. du gouvernement.	Au-dessus de 74 arpents.
1er do '96	5 ans.....	William E. Muir.....	Part. du lot du cad. 324, quartier Ste-Anne, Montréal, côté ouest du bassin Wellington	0'6267
17 juin '96.	Dur. bon plaisir du gouv.	Dominion Coal Co...	Poser un tuyau de 3 pcs du bassin Wellington au pouvoir moteur.	.....
<i>2. Canal Rideau.</i>				
15 oct. '95.	do	Fannie M. Wise, veuve.	Lots 2 et 3, écluse de Hogsback	4'80 et 5'73 chaînes c.
14 nov. '95.	do	Samuel Daniels.....	Lopin de terre à la Deep Cut.....	1,400 pds c.
10 janv. '96.	do	Matthew Ryan.....	Lopin de terre à l'écluse de Jones.....	4,000 pds c.
14 mars '96.	4 ans et renouvelable pour 10 ans.	Wm. F. et R. Mc-Broom.	Surplus d'eau et partie du lot 21, 7e con., tp. Storrington, écluse de Brewer's Lower Mills.	2½ acres.
18 sept. '96.	Dur. bon plaisir du gouv.	Elize G. Laverdure..	Quai des lots 5 et 6, côté ouest du bassin du canal, Ottawa.	6,000 pds c.
12 juin '96.	do	Ottawa Forwarding Co.	Quai des lots 1, 2, 3, 4, côté ouest du bassin du canal, Ottawa.	12,900 pds c.
30 mai '96.	21 ans, renouvelable.	Municipalité de la cité d'Ottawa.	Parties de la réserve S du canal, extrémité est de la Deep Cut dans le lot lettre E, con. lettre D, sur la Rideau.	{ 0'68 0'81 0'30 }
4 juillet '96.	Dur. bon plaisir du gouv.	Michael Keily.....	Parties nos 1, 2, 3, 4, réserve du canal Rideau; Deep Cut, Ottawa.	1'50
4 do '96	do	Ottawa Brick Manufacturing Co.	Réserve de terrain, partie lot tp. 35, con. lettre E, tp. Nepean.	3'18
12 août '96.	do	Thomas Birkett.....	Quai des lots 9 et 10, côté ouest du canal, entre le pont des Sapeurs et le bassin, Ottawa.	6,000 pds c.
mars '96.	21 ans.....	Cie de ch. de fer Ottawa, Arnprior et Parry Sound.	Lot lettre C. con. lettre C., tp. Nepean, pt. de la réserve du canal côté est du canal..	7'365

2.

GÉNÉRAL.

chemins de fer et canaux, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1896.

A quelle fin employée.	Force.	Date du bail.	Conditions des paiements.				Observations.
			Loyer annuel.	Montant de chaque versement.	Payable.	Première échéance.	
			\$ c.	\$ c.			
Ecoulement de l'eau de surface.		1er mai 1895	1 00	.....	1er mai.....	1er mai '95	D'avance.
Fabr. de clous	F. de 75 c.	1er janv. 1895	2,000 00	1,000 00	1er juil.-jan.	1er juil. '95	do
Manufacture.		1er oct. 1895	100 00	.....	1er oct.....	1er oct. '95	do
Fournir l'eau à St-Henri, etc.		1er déc. 1895	1 00	.....	1er déc.....	1er déc. '95	do
Construire un ch. de fer.		1er mai 1896	10 00	.....	2 janv.....	1er mai '96	do
Rec. ou déliv. d. marc., etc.		1er avril 1896	500 00	.....	1er avril.....	1er avr. '96	do
Pâturage		1er mai 1896	90 00	.....	1er mai.....	1er mai '96	do
do		1er do 1896	74 00	.....	1er do.....	1er do '96	do
Cons. 1 hang.		1er do 1896	450 00	.....	1er do.....	1er do '96	do
Obt. de l'eau pour leurs machines.		1er juin 1896	30 00	.....	1er juin.....	1er juin '96	do
Résidence d'été.		1er sept. 1895	2 00	.....	1er sept.....	1er sep. '95	do
Abri de yacht		1er nov. 1895	2 00	.....	1er nov.....	1er nov. '95	do
Glacière		1er do 1895	7 50	.....	1er do.....	1er do '95	do
Moul. à farine	F. de 40 c.	2 janv. 1896	65 00	32 50	1er jan.-juil.	2 janv. '96	Loyer de la 1re année non imputé au compte de construction.
Charger des cargaisons.		1er mai 1896	54 60	.....	1er mai.....	1er mai '96	D'avance.
do		1er do 1896	104 65	.....	1er do.....	1er do '96	do
Prolongem. d. la rue King, etc.		1er do 1896	1 00	.....	1er do.....	1er do '96	do
		1er juin 1896	8 00	.....	1er juin.....	1er juin '96	do
		1er do 1896	1 00	.....	1er do.....	1er do '96	do
		1er juill. 1896	54 60	.....	1er juill.....	1er juil. '96	do
Abords à une gare centr.		1er mai 1895	500 00	.....	1er mai.....	1er mai '96	do

ÉTAT GÉNÉRAL indiquant les chutes d'eau et autres propriétés publiques

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	Superficie de la propriété louée.
<i>3. Canal Williamsburg.</i>				
27 déc. '95.	Dur. bon plaisir du gouv.	Lucius Flagg.	Lot n° 7, concess. 1, tp. Matilda, comté de Dundas.	0.56
<i>4. Canal Welland.</i>				
3 do '95.	do	Sperry Carter ...	Tuyau en fer, 13 pce, jusqu'à la maison sur la rue Ouest, Port-Colborne.	.....
10 janv. '96.	10 ans	Hutchinson, Hicks et Julian	Parcelle de terrain à l'ouest de la jetée ouest, Port-Dalhousie.	6'00
29 oct. '95.	21 ans	Munic. du village de Merritton.	Poser un sec. tuyau de 16 pcs à trav. la lev. ouest, réserv. du can., av. l'écluse n° 25.	800 pds par 250.
29 do '95.	Dur. bon plaisir du gouv.	Charles McDermott.	Part. du lot 14, 6e con., et 14, 7e con., tp. de Grantham, près de l'écluse n° 5, Sainte-Catherine.	1½
14 nov. '95.	21 ans	Municipalité de Dunnville.	Part. de terr. du canal, village de Dunnville	0.35
6 fév. '96.	5 ans	James Walker.	Part. du lot 29, réserve de terrain du canal tp. de Thorold, comté de Welland.	11.9
11 avril '96.	10 ans	J. Rolston et W. F. Haskins.	Surplus d'eau et part. de l'empl. du moulin Mittleberger et du terr. adj., Dunnville.	0.3
23 do '96.	10 ans	John Reeb.	Poser un tuyau à gaz le long des terr. du canal et à trav. le canal, comté de Welland.	.....
28 mai '96.	84 ans et renouvelable pour 10 ans.	Riordan Paper Mills.	Surplus d'eau et lots de grève aux écluses 16, 18, 19 et 21, Merritton.	.....
2 juill. '96.	Dur. bon plaisir du gouv.	Ontario Peat Fuel Co.	Traverser la rigole d'alimentation du canal Welland par un pont tournant.	.....
3 do '96.	do	Wm. L. Rice.	Part. du lot 26, 5e con., Crowland.	0.70
20 août '96.	do	W. B. Clark.	Part. des lots 20 et 21, 2e con., township de Grantham.	15.00
6 oct. '96.	21 ans, renouvelable une fois seulement.	Whitman et Barnes Manufacturing Co.	Lot 14, 7e con., tp. de Grantham, lot de l'anc. maison de l'écluse n° 6.	½
<i>5. Chemin de fer Intercolonial.</i>				
21 mai '95.	Dur. bon plaisir du gouv.	Rambler's Bicycle Club.	Const. un pont p. piét. à trav. le ch. de f. Int., Prince's Lodge, comté d'Halifax.	.....
30 déc. '95.	do	Chem. de fer Québec-Central.	Lot de terr. près de la Jonct. St-Henri, Qué.	2,581 pds. c.
16 mars '96.	3 ans	Geo. L. Hanington.	Privilège de vendre des journaux, etc. sur les trains du ch. de fer Int., entre Truro et Sydney.	.....
24 do '96.	do	Canada Ry. News Co.	Privilège de vendre des journaux sur les trains du ch. de Int., excepté entre Truro et Sydney.	.....
23 oct. '95.	.....	Ville de Campbellton	Const. une traverse sur le ch. de fer Interc. au prolongement de la rue Andrews.	.....
<i>6. Canal de la vallée de la Trent.</i>				
7 nov. '94.	Dur. bon plaisir du gouv.	Frank Sandford.	Creuser un cours à travers la digue du gouvernement, Fenelon-Falls.	.....

14 octobre 1897.

louées par le ministère des chemins de fer et canaux—Fin.

A quelle fin employée.	Force.	Date du bail.	Conditions des paiements.				Observations.
			Loyer annuel.	Montant de chaque versement.	Payable.	Première échéance.	
Comme pelouse.	.....	1er janv. '96	\$ c.	\$ c.	2 janv.	1er jan. '96	D'avance.
Domestique.	Tuyau 13 pce.	1er juill. '95	2 00	.....	1er juill.	1er juil. '96	do
Hôtel d'été.	.....	2 janv. '96	25 00	.....	2 janv.	2 jan. '96	do
Arranger l'étang.	Tuyau 16 pcs.	1er oct. '95	1 00	.....	1er oct.	1er oct. '95	do
Emp. du bois de service.	.....	1er do '95	75 00	.....	1er do	1er do '95	do
Terrain pour marché.	.....	1er nov. '95	5 00	.....	1er nov.	1ernov. '95	do
Pâturage.	.....	2 janv. '96	25 00	.....	2 janv.	2 jan. '96	do
Chateaud'eau	Force de 25 chev.	1er do '96	45 00	22 50	1er janv. 1er juillet.	1er do '96	Bail n° 9057 annulé.
Fournir du gaz à la ville de Welland.	Tuyau 6 pcs.	1er mai '96	25 00	.....	1er mai.	1er mai '96	.....
Moulin à papier.	F. de 700 et 800 chev. non au-d. de 1,500.	1er janv. '96	242 00	121 00	1er janv. 1er juillet.	1er jan. '96	Bail n° 5895 annulé.
Raccord. avec le C.C.P.	.....	1er juin '96	1 00	.....	1er juin.	1er juin '96	D'avance.
Houille, cour p. bois d. serv.	.....	1er juill. '96	25 00	.....	1er juill.	1er juil. '96	do
.....	.....	1er do '96	37 50	.....	1er do	1er do '96	do
Moulin à farine et à carder.	.....	1er oct. '96	75 00	.....	1er oct.	1er oct '96	do
Pont pour piétons.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	La Couronne a droit de l'enl. dans auc. temps D'avance.
Plate-f. à fret et hangar.	.....	30 juin '95	1 00	.....	30 juin.	30 juin '95	.....
Vente de journaux.	.....	1er avril '96	725 00	60 41½	Par mois ...	1er avril '96	do
do	.....	1er do '96	1re année 3,375 00 2e année 3,475 00 3e année 3,575 00	281 25 289 58½ 297 91½	Par mois.	1er do '96	do
Chateaud'eau	Surplus d'eau.	1er nov. '94	1 00	.....	1er nov.	1er mai '94	do

WALTER S. DOULL,
Greffier en loi.

N^o

CONTRATS au sujet de subventions ou aide à la construction de

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Ligne de chemin de fer à construire.	Actes du Canada accordant la subvention.	Montant de la subvention.	
				Par mille.	En tout pas plus de
				\$	\$
1895.					
22 nov. 1896.	Cie de chemin de fer Canada-Est.	De l'extr. ouest de leur ligne pour accorder le C.C.P. au pont Ste-Marie.	57-58 V., c. 4	3,200	.....
26 juin 1895.	Cie de ch. de fer du Cap de la Madel'ne	Depuis le Cap de la Madeleine jusqu'à l'embranch. des Piles, C.C.P.	57-58 V., c. 4	3,200	9,600
7 oct. 1896.	Cie de ch. de fer Ottawa et Gatineau.	Dep. l'extrémité est des 62 milles déjà subv. dans le direct. du Désert.	57-58 V., c. 4	3,200	64,000
22 avril ..	Cie de ch. de fer de la Rive du Golfe du N.-B.	D'un point sur la ch. de fer Caraque au ou près de la voie de garage de Pokenouche vers le village Tracadie.	57-58 V., c. 4	3,200	38,400
23 do ..	Cie de ch. de fer Ontario, Belmont et Northern.	Depuis les mines de fer de Belmont au village de Marmora; et du village de Marmora à la jonction du chemin de fer avec l'Ontario Central.	56 V., c. 2.	3,200	32,000
5 fév. ..	Cie de ch. de fer et canal du lac Manitoba.	Dep. le Portage-de-la-Prairie ou Gladstone à un point à mi-chemin à l'embouchure de la rivière Saskatchewan, et le transport des approvisionnements du gouvernement, etc.	58-59 V., c. 8	.....	40,000 p. 20 ans.
3 juill. ..	Cie de ch. de fer Lotbinière et Mégantic	Amender la subvention de l'entreprise n ^o 1908 du 19 nov. 1894 en substituant 2½ milles sur l'extrémité nord de leur ligne pour les 2½ milles de la station Lyster à Lyster.	57-58 V., c. 4	3,200	48,000
12 mai ..	Cie de chemin de fer Grand-Nord de Winnipeg.	Du Lac Dauphin ou aux environs à la rivière Saskatchewan, et le transp. des approvisionn. du govern., etc.	58-59 V., c. 8	.....	40,000 p. 20 ans.
30 juill. ..	Cie de ch. de fer Central.	De Newton ou Windsor à un point sur l'embranch. proposé du chem. de fer Intercolonial, aussi un pont de ch. de fer sur la rivière Shubenacadie.	57-58 V., c. 4	3,200	300,0
26 juin ..	Cie de chemin de fer Montréal et Ottawa	De Vaudreuil vers Ottawa.....	57-58 V., c. 4	3,200	118,400
30 juill. ..	Cie de chemin de fer de colonisation de Montfort.	De l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés au nord à un point sur la rivière Rouge, comté d'Argenteuil.	57-58 V., c. 4	3,200	38,400

14 octobre 1896.

3.

chemins de fer, passés pendant l'exercice clos le 30 juin 1896.

Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe, pieds par mille.	Rayon de courbe, au moins.	Largeur de déboisement de chaque côté.	Largeur de tranchée.	Remblais.	Rails d'acier, livres par verge linéaire.	Date de leur achèvement.	Observations.
1	27	1,433	50	20	15	56	1er juill. 1895.	
3	105	574	50	20	15	56	1er oct. 1895.	
20	105	574	50	20	15	56	1er août 1897.	
12	53	955	50	20	15	56	1er juin 1897.	
10	80	716	50	20	14	56	31 oct. 1896.	Approuvé par arrêté du conseil n ^o 11327.
.....	65	955	50	20	14	56	1er fév. 1898.	
2½	80	1,910	50	20	14	56	1er juill. 1897.	
.....	65	955	50	20	14	56	31 déc. 1898.	
90	65	881	50	20	15	56	1er août 1898.	
60	53	955	50	20	15	56	1er do 1898.	
12	175	573	50	19	14	56	1er do 1897.	

WALTER S. DOULL,
Greffier en loi.

PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées par le ministère des chemins de fer et canaux du Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Date de la signature.	Qui a vendu à Sa Majesté.	Lot.	District.	Comté.	Étendue de terre.	Montant payé.	Observations.
9 nov. 1895.	Alexandre Théoret	Lot 18	Beauharnois.	Beauharnois.		\$ c.	
4 déc. 1895.	Félix Pilon	Lot 6	do	do		64 50	Dompage p. le str. Ocean, décharge.
4 do 1895.	Hector Langevin	Lot 17	do	do		163 50 158 75	do do
1 ^{er} oct. 1895.	Est. Wm. Yule	Lot 309	Canal Chambly.	Chambly	Poh. pds. 73 175	828 00	Et \$132.43 d'intérêt. Déchargé de toutes réclamations, en acceptant des lettres patentes pour le lot 89.
23 sept. 1895.	Hormidas Riendeau		St. Joseph de Chambly Chambly-Canton	do			
23 déc. 1895.	Samuel Moss, et ux.	Lot 20	Canal Cornwall.	Stormont.	Acres. 6.5	280 00	
24 do 1895.	J. G. Smeetsinger	E 1 31	Cornwall	do	2.3	100 00	
11 avril 1896.	T. Robertson, et ux.	E 1 27	do	do	0.06	900 00	
11 mai 1896.	Wm. H. Miller, et ux.	Parue du lot 32	do	do	0.03	100 00	
14 do 1896.	John C. Spatsinger, et ux.	Front 32	do	do	0.07	70 00	
13 do 1896.	Hugh U. Thompson	Front 1/2 lot 32	do	do	1.60	250 00	
18 do 1896.	J. N. Dickson, D. B. McFarlies des lots 31, 32, Cheliam	Front 1/2 lot 32	do	do	2.71	475 00	
15 do 1896.	James E. Rae, et ux.	Partie E 1/2 lot 32	do	do	0.10	125 00	
15 juill. 1895.	Rev. Alex. F. McGillivray	Lot 184	Chemin de fer du Cap-Breton.	Victoria.	1.39 et 0.77	686 40	Et \$196.70 de frais.
6 mars 1896.	Geo. Campbell, et al., exécuteurs J. S. McLean	Lots 22, 23, 28A	Grand-Narrows Sydney-Nord	Cap-Breton	3 11, 5.24 et 0.14	8,154 85	
25 mai 1896.	Chas. J. Campbell	Lot 186	Grand-Narrows	Victoria	2.69	118 85	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Date de la signature.	Qui a vendu à Sa Majesté.	Lot.	District.	Comté.	Étendue de terre.	Montant payé.	Observations.
25 sept. 1895.	R. Thompson Coates		Chemin de fer Intercanadien.	Cumberland	Acres. 3	500 00	
2 juillet 1895.	William Roche, et ux.	2 lots convertis d'eau	Rivière Nappan	Halifax	Pieds carrés. 76,518 26,953	56,594 79	Et \$1, prolongement du chem. de fer d'Halifax.
9 oct. 1895.	Julia E. Grant, et ux.		do	do		1 00	Décharge pour titre.
16 août 1895.	Charles Roche		do	do		1 00	do
29 sept. 1894.	Isabella Cameron, et al.	Lot 236B	Sydney	Cap-Breton		318 73	Et \$126.68 de frais.
13 déc. 1895.	H. F. Burton, blessures à un feu au terminus en eau profonde		Halifax			100 00	
8 juillet 1895.	William Pressou	Lot 140	Paroisse de Montréal	Hochelega.		175 00	Dommmages p. fuite d'eau.
13 sept. 1895.	J. F. Régis Prudhomme, et al.	Lot 152	do	do		150 00	do
20 nov. 1895.	George S. Brush, compensation pour usage de 2 cha-lans et blessures		Halifax			800 00	do
14 mai 1895.	Héritiers de Mme J. Pigeon	Lot 929	Paroisse de Leachine	Hochelega.		30 00	do
5 juillet 1895.	Joseph et Aldéric Laroche	do 927, 930, 932	do	do		970 00	do
15 mai 1896.	Francoise X. Jarry	do 8616	do	do		742 50	do
15 do 1896.	Francoise X. Jarry	do 8617	do	do		300 00	do
15 do 1896.	John et Peter Jackson	do 8912	do	do		780 00	do
15 do 1896.	John et Peter Jackson	do 8912	do	do		900 00	do
17 mars 1896.	William Evans	do 3607	do	do		270 00	do
19 mai 1896.	Alex. Aubertin	do 3614	do	do		270 00	do
16 do 1896.	Thos. Hurechon	do 3615	do	do		30 00	do
16 do 1896.	Thos. Hurechon, et al.	do 3726, 3904	do	do		546 00	do
16 do 1896.	A. et H. Mills	do 141	do	do		546 00	do
20 do 1896.	Thos. A. Penhoine	do 145	do	do		448 00	do
20 do 1896.	Hormidas Pouriet, et al.	do 915	do	do		448 00	do
20 do 1896.	Hugh MacGee	do 915	do	do		39 00	do
12 juin 1896.	George W. Stevens, et al.	do 3413	do	do		1,000 00	do
19 fév. 1895.	Richard McC. Ritchie, et al.	Lot 8, côté E. rue Main, au lot 9, côté E. rue Front. Lot 52, 2e rang	Travaux de la rivière Ottawa—Barrages de Colbute.	Pontiac		275 00	Décharge pour dommag.
5 juin 1895.	Catharine Boothe	do	do	do		25 00	do
12 oct. 1895.	Mlle J. et J. W. Bryson	do 3, rang lettre A	do	do		60 00	do
14 déc. 1895.	Coin tp Elmsley-Sud		Canal Rideau.	Leeds.		200 00	Inond. d'un chemin publ.
14 janv. 1896.	William J. McLean, et ux.	Ptie S.-O. 1/2 lot 17	Elmsley-N.	Lanark	1 acre	100 00	do
14 avril 1896.	William J. McLean	do	do	do		10 72	Décharge p. une clôture.

Propriétés achetées ou endommagées, etc.—Suite.

Date de la signature.	Qui a vendu, etc., à Sa Majesté.	Lot.	District.	Comté.	Étendue de terre.	Montant payé.	Observations.
2 janv. 1896.	John J. Armstrong, <i>et al.</i>	1/2 S.-E. 19, ptie S. O. 1/2 lot 18, con. 8.	Elmsley-N.	Lanark.		\$ c.	
2 do	William Beveridge, <i>et ux.</i>	1/2 N.-E. 19, con. 7.	do	do			
2 do	John Beveridge	1/2 N.-E. 19	do	do			
2 do	Richard Bolton, <i>et al.</i>	1/2 S. O. 23, 8e con.	do	do			
31 déc. 1895.	Alonzo King, <i>et ux.</i>	1/2 N. 22, 1/2 N.-E. 23 et 1/2 S. 24, 9e con.	do	do			
2 janv. 1896.	Sam. T. Dowson, <i>et al.</i>	Lot 21, 9e con.	do	do			
2 do	Chas. Foster, <i>et ux.</i>	Ptie 14, 9e con.	do	do			
2 do	Richard Frizell	Ptie 18, con. 9 et 8.	do	do			
2 do	William Frizell	Lot 20, con. 8.	do	do			
2 do	Richard Frizell	Pties 18 et 17, con. 9.	do	do			
2 do	Ebenezer Frizell	Pties 24 et 25, con. 7.	do	do			
2 do	Richard Gould, <i>et al.</i>	Ptie 21, con. 10.	do	do			
2 do	George Hogg, <i>et al.</i>	Ptie 20, con. 7.	do	do			
2 do	Joanna Mccodie, <i>et al.</i>	Lot 20, con. 8.	do	do			
2 do	B. et J. Kerr, <i>et al.</i>	do 21, con. 8.	do	do			
2 do	James King, <i>et al.</i>	do 25 ptie 24, con. 7.	do	do			
2 do	John Matthews, <i>et al.</i>	Ptie 19, con. 9.	do	do			
2 do	James S. Moore	Ptie 17, con. 9.	do	do			
2 do	W. H. Moore, <i>et al.</i>	Ptie 17, con. 7.	do	do			
2 do	W. H. McLean, <i>et ux.</i>	Pties 19 et 20, con. 7, etc.	do	do			
2 do	Dan. McNaughton, <i>et al.</i>		do	do			
2 do	Dan. McKay, <i>et al.</i>	Ptie 20, con. 7.	do	do			
2 do	David McLean, <i>et al.</i>	Ptie 22, con. 7.	do	do			
2 do	William R. McLean, <i>et ux.</i>	Lot 22, 7e con, ptie lot 22, con. 8.	do	do			
2 do	Thomas H. McVeity	Pties 17, con. 7, 18, con. 8.	do	do			
2 do	George Rathwell, <i>et al.</i>	Ptie ot 23, con. 9.	do	do			
2 do	Robert Smith, <i>et ux.</i>	Ptie 22, con. 4.	do	do			
2 do	Francis J. Spalding	Ptie 22, con. 9.	do	do			
2 do	Arnie Wilson, <i>et al.</i>	Ptie 21, con. 7.	do	do			
2 do	James Wilson, <i>et al.</i>	Ptie 21, con. 7.	do	do			
2 do	Geo. A. Harris et The Ottawa Forwarding Co.	Lots 2 et 3, ptie de réserve et bassin.	Ottawa.	Carleton.			Décharge.

Date de la signature.	Qui a vendu, etc., à Sa Majesté.	Lot.	District.	Comté.	Étendue de terre.	Montant payé.	Observations.
4 nov. 1895.	John Tierney, <i>et al.</i>	Lots 33, 10e con.	Frontenac	Frontenac	acre 0.25	50 00	Juge, cour de l'échiquier.
3 oct. 1895.	W. N. Fairbanks	Pt. lots 1, 8, 9, bl. 11, 8, bl. 18, 10, bl. 20, 1, 2, 3, 4, 5 et 10, bl. 31, 6, 7, 9, 10, bl. 40, 8, 9, 10, bl. 40.	Emenson.	Provencher.			Décharge de titre.
12 mai 1896.	do	Lots 6, 7, 8, blocs 45, 7, 8, 9, 10, bl. 54, 4, 5, bl. 59.	do	do			\$180.67 ont été votés en règlement final pour tous les lots contenus dans les deux titres.
12 nov. 1895.	Lake Superior Power Co.	Pt. de l'emplacement du moulin Laird et Henderson.	Canal du Saut-Sainte-Marie.	Algorna.	2.65	1 00	Echange de terrain.
26 août 1895.	Mme Henriette Lamothe.		Canal Soulanges.	Soulanges.		40 00	Reçu pour intérêts de deux mois sur \$4,000, compensation pour terrain exproprié. Success. V. B. Cassidy.
2 janv. 1896.	G. L. A. Beaudet, exécuteur	Pt. plusieurs lots	Saint-Ignace.	do	6-87	1,600 00	Et \$260.00 d'intérêt.
7 do	Moïse Thauvette, jeune	Pt. lot 229	Saint-Joseph.	do	4-07	1,800 00	
29 do	Octave Leoux	do 140	do	do	5-80	2,600 00	
8 fév. 1896.	Raphaël Ménard	do 139	do	do	5-70	2,600 00	
12 do	Emilien Cuillierat	do 313, 320	do	do	4-08 et 2-05	\$390.66	
22 do	Emilien Thauvette, <i>et al.</i>	do 359	do	do	6-17	\$324.00	
10 mars 1896.	Joseph Monpeitit	do 124	Saint-Ignace.	do	5-51	1,200 00	
25 do	Joseph Leroux	do 3	do	do	0-69	100 00	
25 do	G. J. Beaudet, <i>et al.</i> , exécut.	do 114	do	do	6-77	\$325.00	
21 do	G. J. Beaudet	do 107, 112	Coteau	do	8-00 et 21-00	3,900 00	
12 mai 1896.	Zp. Langlois	do 1	Saint-Michel.	Vaudreuil		750 00	Décharge de dommages.
14 sept. 1895.	James Ahearn, <i>et al.</i>	do 56, 57	Lakefield	Peterborough.	0.2	125 00	
12 do	Mary Ann Hurl, <i>et al.</i>	Lot E, rue Caroline.	Pt. N.-E. bl. B	do	0-29	700 00	
25 do	Charles Fry, <i>et ux.</i>	Pts 55, 56, côté S. et 55, 56, chemin du Portage-N.	Eldon.	Victoria.	12.8, 81.0, 120 ^{1/2} , 12.8 et 81.0	2,550 00	
30 do	Martin Coughlin, <i>et ux.</i>	Pt. lot 13, 8e con.	Douro.	Peterborough.	0-39	30 00	
11 do	do	Pt. lot 15, 8e con.	do	do	1 acre.	15 00	
13 do	W. M. Graham, <i>et ux.</i>	Pt. S.-E. bl. B.	Lakefield	do	0-006	70 00	
19 do	Martha Wilson	Pt. 16 rue Caroline-E.	do	do	0-2	600 00	Rue Maria-N.
4 oct. 1895.	Ellen Sage	Pt. N. bl. A, réserve de la Carrière, Pt. 28, 7e con.	do	do	0-5	400 00	Tr. Smith.

PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, etc.—Suite.

Date de la signature.	Qui a vendu, etc., à Sa Majesté.	Lot.	District.	Comté.	Étendue de terre.	Montant payé.	Observations.
4 oct. 1895.	C. D. Crawford, <i>et ux.</i>	½ S. lot 12	Canal de la Vallée de la Trent.	Peterborough.	0.013	200 00	Entre les rues Maria et Catherine.
27 sept. 1895.	S. J. Wallace, <i>et ux.</i>	Pts lots 13 et 14.	Lakefield.	do	0.25	750 00	do
20 do 1895.	Nathan D. Bhnis	½ N. 11 et 12.	do	do	0.20	1,275 00	do
11 oct. 1895.	S. A. Montgomery, <i>et ux.</i>	Pt. 2, rue Caroline-E.	do	do	0.36	800 00	Et rue Maria-N.
5 do 1895.	Thomas Cox, <i>et ux.</i>	Pt. N. 28, 76 con.	do	do	0.09	10 00	Tp. Smith.
19 do 1895.	David Wright, <i>et ux.</i>	Pt. 59, côté N. du chemin du Portage.	Eldon	Victoria	6.2	70 00	
12 do 1895.	William H. Hunter, <i>et ux.</i>	Pt. lot 5	Lakefield.	Peterborough.	0.005	25 00	do
12 nov. 1895.	Sydney Hunter, <i>et ux.</i>	Pt. lot 25, 5e con.	do	do	1.27	30 00	do
16 do 1895.	James Blackwell.	Pt. bl. C. et D, plan 15	Douro.	do	9.12	450 00	do
23 do 1895.	Abraam Webster, <i>et ux.</i>	Pts lots 59 et 60	Eldon.	Victoria	22.7	240 00	do
4 oct. 1895.	John Deek, <i>et ux.</i>	Pt. 3, S. bl. Une réserve de carrière, pt. 28	Smith.	Peterborough.	1.08	325 00	do
28 nov. 1895.	Patrick Kelly.	Pt. 43, subd. lot 1.	Douro.	do	4.14	900 00	do
16 do 1895.	Charles McCoil.	½ E. de ½ O. 3, 11e con.	do	do	2.22	125 00	do
16 do 1895.	Frederick Edwards.	Pt. 37, 38, subd. 1.	do	do	5.76	1,500 00	do
18 do 1895.	Josiah Hunter, <i>et ux.</i>	Pt. 3 E. 23, 5e con.	Smith.	do	8.26	125 00	do
18 do 1895.	S. E. et H. Snelgrove, exc.	Lot 17, rue Caroline-E.	Lakefield.	do	0.27	650 00	Et rue Maria-N.
18 do 1895.	Charlotte Snelgrove, <i>et al.</i>	Réserve de carrière, rang 17.	do	do	0.12	100 00	do
4 déc. 1895.	Hanna et T. Hammond.	Pt. lot 13, 8e con.	Douro.	do	4.88	185 00	do
5 do 1895.	W. A. Hunter, <i>et ux.</i>	Pt. S. pt. 23, 7e con.	do	do	12.35	300 00	do
18 do 1895.	William Little.	Pt. 44, subd. lot 1.	Douro.	do	2.27	450 00	do
30 nov. 1895.	John Shea.	Pt. 4 E. 4, 11e con.	do	do	26.66	1,275 00	do
17 déc. 1895.	Euphemia Campbell, <i>et al.</i>	Lot 51, côté N. du chemin du Portage.	Eldon.	Victoria.	74.90	400 00	do
18 do 1895.	W. G. Thompson.	½ O. 4, 11e con.	Douro.	Peterborough.	42.13	1,900 00	do
9 do 1895.	George A. Bickell, <i>et al.</i>	Pt. E. 24, 9e con.	Smith.	do	6.96	125 00	do
9 do 1895.	John James Bickell, <i>et al.</i>	Pt. 23, 4e con., pt. O. 24, C. 5.	do	do	21.59	780 00	do
28 do 1895.	W. D. E. Strickland.	Pt. 8, E. de la rue Clements.	Lakefield.	do	0.12	250 00	Tp. Smith.
18 janv. 1896.	Daniel Maloney.	Pt. 9, con. 10.	Douro	do	23.83	675 00	do
7 do 1896.	Michael Sullivan.	Pt. 41, 42, subd. du lot 1, C. 12.	Lakefield.	do	4.05	1,125 00	do
23 do 1896.	Z. J. Burnham, <i>et al.</i>	Pts 18, 19, 20, con. O. de la rue 21 AN, pts 22, 23, 24, N. de la rue Maria et des 66, 67, 68, 69, S. de la rue Maria.	Ashburnham.	do	3.295	3,275 00	do
23 do 1896.	Z. J. Burnham, <i>et al.</i>	Pt. lot 3, con. 11, pt. 3, C. 12.	do	do	53.22	2,925 00	do
7 février 1896.	L. et W. C. Taylor.	Pt. lot 3, con. 11, pt. 3, C. 12.	Douro.	do	1.71	200 00	do
31 janv. 1896.	Wm. C. Taylor.	Part. 3 de la con. 12.	do	do	1.14	500 00	do
17 février 1896.	H. T. Strickland.	Pt. E. 30, con. 6.	Dummer.	do	2	700 00	do
25 do 1896.	John Burnham, <i>et al.</i>	Parties 14, 15, 16, 17, bloc A.	Ashburnham.	do	1.56	675 00	do
19 do 1896.	Samuel Edwards.	Pt. 36, subd. du lot 1, C. 12.	Douro.	do	3.22	810 00	do
27 do 1896.	Annie Eskine.	Pt. du bloc U, plan 1	Ashburnham.	do	2.28	1,250 00	do
27 do 1896.	David Oliver.	do	do	do	0.92	830 00	do
12 mars 1896.	R. S. Tivey, <i>et ux.</i>	Pt. du bloc T, plan 1	do	do	0.33	350 00	do
10 do 1896.	T. P. Armstrong.	Partie du bloc T.	do	do	3	2,250 00	do
12 do 1896.	F. J. Horkins.	do	do	do	132.50	4,400 00	do
21 avril 1896.	Peter Macpherson.	Pt. 31, con. 4, ½ E. 31, con. 3.	Eldon.	Victoria.	36.60	750 00	do
22 do 1896.	Margaret McDonald.	Pt. du lot 2, con. 4.	Carden.	do	0.05	175 00	do
11 nov. 1895.	W. W. Isbester.	Pt. 2, S. rue Bridge.	Lakefield.	Peterborough.	48 acres.	700 00	do
18 avril 1895.	Dennis Cronan, <i>et ux.</i>	Partie 1, con. 7.	Carden.	Victoria.	41	1,485 00	do
27 do 1896.	Michael McNulty, <i>et ux.</i>	do 2, con. 5.	do	do	14.95	540 00	do
28 do 1896.	Esther et J. Collins.	Pts 27, 28, con. 2.	Eldon.	do	2.68	1,270 00	do
29 fév. 1896.	Theodore T. Ludgate.	Pt. du lot S, plan 1.	Ashburnham.	do	0.33	200 00	do
30 mars 1896.	John Burnham, <i>et ux.</i>	Partie 64-65.	do	do	1.86	3,875 00	do
20 do 1896.	Ellen et J. Carlisle.	Part. bloc U, plan 1.	do	do	21.40	1,050 00	do
6 avril 1896.	James Levell, <i>et ux.</i>	Partie 20, con. 4.	Eldon.	do	21.50	350 00	do
15 do 1896.	Susan et R. Bray.	do 19, con. 11.	do	do	13.40	425 00	do
9 do 1896.	Isabella C. Finney, <i>et al.</i>	do 21, con. 4.	do	do	64.50	2,600 00	do
29 do 1896.	Patrick Burk, <i>et ux.</i>	do 32, con. 4.	do	do	44.30	775 00	do
30 do 1896.	John Merry, <i>et ux.</i>	Pt. 17, pt. rés. allouée entre la con. 3 et 4.	do	do	0.66	4,000 00	Rue Nelson N., plan.
17 avril 1896.	Wm. Ashe.	Parties 1 et 2.	Lakefield.	Peterborough.	0.03	15 00	do
2 mai 1896.	Alice J. McGirr, <i>et al.</i>	Partie 5.	Balsover.	Victoria.	71.20	2,900 00	do
6 do 1896.	John McPherson.	Pt. 31, con. 4 et alloucation.	do	do	1 acre.	20 00	do
9 mai 1896.	Ben. Cowie, <i>et ux.</i>	Partie 13, con. 3.	Eldon.	do	57.25	2,500 00	do
9 do 1896.	Elizabeth et R. Connolly.	do 32, con. 4.	do	do	0.2	15 00	do
9 do 1896.	Fred. A. Staebach.	Pt. 3, plan 15, con. 2.	do	do	2.12	1,450 00	do
1er avril 1896.	Ellen et J. Carlisle.	Pts 4, A, C, E, bloc B.	Ashburnham.	Peterborough.	4 acres.	65 00	do
23 mai 1896.	Augusta McPherson, <i>et ux.</i>	Pts 10, 27, con. 11.	Eldon.	Victoria.	4 acres.	140 00	do
17 avril 1896.	David Conroy, <i>et ux.</i>	Partie 9, con. O.	Ashburnham.	Peterborough.	0.3	140 00	do

Propriétés achetées ou endommagées, etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896—Fin.

Date de la signature.	Qui a vendu à Sa Majesté.	Lot.	District.	Comté.	Étendue de terre.	Montant payé.	Observations.
25 avril 1896.	James May	Pt. 21, N. rue Maria	Canal de la Vallée de Trent—(Suite)	Peterborough.	0-14	700 00	
18 oct. 1895.	Elizabeth J. Crowe.	Pt. 15, plan 8.	Ashburnham.	do	0-15	175 00	
21 mai 1896.	David S. Brown.	Pt. Page 11, 12, con. 2	Lakefield.	Victoria.	69-50	650 00	
20 do 1896.	Margaret et A. Finney.	Lot 4.	Eldon.	Peterborough.	C-2	700 00	
18 avril 1896.	Patrick Cronan.	Pt. 1, con. 7.	Lakefield.	Victoria.	7-5	53 00	
6 juin 1896.	W. E. Barke.	Pts. 2 à con. 4	Carden	do	28-5	700 00	
6 do	Jonathan W. Folliot, et al.	Pts. 9 à 15, et lot 6.	Eldon.	do	0-23	30 00	
6 do	Lucinda Silverthorne, et al.	Pt. 7	do	do	0-02	10 00	
11 do	E. A. Stabback, et al.	Pt. 30 et Page 10, c. 2	do	do	37-60	355 00	
11 do	Charlotte Daughish, et al.	Pt. 26, con. 1	do	do	17-04	300 00	
11 do	John Harrigan, et al.	Pt. 24, con. 4	do	do	29-40	425 00	
11 do	Neil McLeod.	Pt. 5, con. 1	do	do	1-60	30 00	
11 do	Thos. Crawford.	Pt. 2, con. 3.	Carden.	do	70-80	1,050 00	
11 do	Edward Sheehy, et al.	Pt. 2, con. 6.	do	do	49-2	515 00	
11 do	Michael Burk, et al.	Pt. Portage 25, con. 5	Eldon.	do	23-20	615 00	
11 do	John Murphy, et al.	Pt. 2, con. 5.	Carden.	do	59-60	775 00	
15 do	Eliza Marsh.	Pt. 8, plan 16.	Eldon.	do	0-05	15 00	
11 do	Henry Folliot, et al.	Pts. 4 et 26, C. 1, et pts. Page lots 7, 8, 9, c 2	do	do	46-80	1,050 00	
13 do	Wm. Crawford.	Pt. 3, con. 4.	Carden.	do	26-10	450 00	
11 do	Robert Munro	Lot 1, pt. lot 3, c. 4.	do	do	173 acres.	2,700 00	
11 do	Ruel Hamel, et al.	Pt. 4, con. 4	do	do	12-40	220 00	
18 do	Dougal A. McHillivray	Pt. 1, con. 3.	do	do	78 acres.	1,200 00	
23 do	Hector McInnis, et al.	Pt. 28.	Eldon.	do	13-80	320 00	
27 mai 1896.	Benj. R. Matthews.	Pt. bloc O, plan III.	Ashburnham.	Peterborough.	1 acre.	2,800 00	
25 do	Mary Etta Adam, et al.	Pts. 32, 31, con. III.	Eldon.	Victoria.	89-80	1,650 00	
13 juin 1896.	Thos. Stabback, et al.	Pt. 1, plan III.	Balsover.	do	0-30	100 00	
22 do	James McNabb	Pt. 3, con. III	Carden.	do	36-30	425 00	
22 do	James McPherson, et al.	Pt. 7, con. 11	Thorah.	Ontario.	3-75	875 00	
30 do	Angus McPherson.	Pt. 11, con. 9	do	do	4-60	250 00	
11 do	Eli S. Wescott.	Pts. 24, con. 1	Eldon.	Victoria.	9-20	310 00	
11 do	Duncan McFadyen, et al.	Pt. 3, con. X	Thorah.	Ontario.	0-14	100 00	
23 do	John Burgess, et al.	Pt. 8, con. X	do	do	4-50	950 00	
20 do	Alex. G. Campbell, et al.	Pts. 5, et 4, con. B, pt. 5, con. A, pt. 4, con. 11.	do	do	41-30	1,755 00	
do	Angus McDougall, et al.	Pt. 8, con. 10	do	do	5-70	650 00	
30 do	Thos. Byrne, et al.	Pt. 1, con. VI	Carden	Victoria.	141-80	1,700 00	
20 do	John D. Cowie.	Pt. 2, con. X	Thorah.	Ontario.	3 acres.	1,000 00	
30 do	Solima Brown, administr.	Pt. 6, con. XI	do	do	10-75	930 00	
20 do	Joseph Hodgson, et al.	Pts. 13, 14, con. C.	Mara.	do	13-50	700 00	
30 do	Sarah Gilchrist.	Pt. 11, con. X	Thorah.	do	7-80	975 00	
11 avril 1896.	Geo. McKelvey, et al.	Pts. Portage lots 14, 15, 16.	Eldon	Victoria.	182-25	1,750 00	
7 juill. 1896.	Hamilton P. Ovident L. Sy.	Pt. 2, con. A.	Mara.	Ontario.	5 acres.	200 00	Success. George Gaddy.
15 do	John McArthur, et al., ex rs.	Pt. 10, con. X	Thorah.	do	0-35	25 00	
30 juin 1896.	Geo. A. Wescott, et al.	Pt. 10, con. 10	do	do	9-60	1,450 00	
6 août 1896.	Esther E. Stabback.	Pt. 4	Eldon	Victoria.	0-05	15 00	
10 do	Ben. Madill, et al.	Portage lot II, pt. 27, con. 2 et pt. 27, con. 1.	do	do	47-10	1,300 00	
20 juin 1896.	Wm. Kean, et al.	Pts. 5, 6, con. XI, pt. 7, con. X.	Thorah.	Ontario.	27-80	2,050 00	
18 juill. 1896.	John McKay, exécuteur.	Pt. 6, con. B.	Mara.	do	1 acre.	30 00	Success. Jas. McGregor.
23 do	Wm. Kean, et al., exécuteurs	Pt. 1, cons. A et B allocation de pass.	do	do	9-30	250 00	Exécuteurs, John Cowie.
30 juin 1896.	Peter Campbell, et al.	Pt. 9, con. 10	Thorah.	do	3-95	350 00	
20 do	Thos. Morgan, et al.	Pt. 6, con. B.	Mara.	do	1-40	55 00	
31 mars 1896.	Garret I. Galvin.	Pt. 14, con. 8	Deuro	Peterborough.	3-5	55 00	
26 sept. 1896.	Robert Luman, et al.	Pts. 18, 19, cons. 3 et 4.	Eldon.	Victoria.	64-70	975 00	
13 nov. 1895.	Martha Ann Carlson, et al.	Pt. 15, con. 5.	Canal Welland.	Lincoln.	0-5	200 00	Remise pour dommages.
7 do	Cor. T. P. N. Cayuga.	Donnage aux chem.	do	Haldimand.	do	566 86	Donnages à Dunnville.
15 janv. 1896.	F. J. Quinn et F. Gibbons, exécuteurs.	Lot 27, rue West	Pt. Colborne	Welland.	do	575 00	Remise pour dommages.
4 mars 1896.	Jeremiah McLaughlin, et al.	Lots 11, 12, con. 1.	Edwardsburgh.	Grenville.	0-44	110 00	
6 do	Geo. P. Anderson.	Pt. 10, con. 1.	do	do	1-30	300 00	

14 octobre 1896.

WALTER S. DOULL,
Greffier.

N° 5.

TERRES cédées par le ministère des chemins de fer et canaux pendant l'exercice terminé le 39 juin 1896.

Date de la signature.	A qui accordé.	Lot.	District.	Comté.	Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
15 mai 1896.	Cie du ch. de f. du Pac. Can.	Entre Ashcroft et Spence's Bridge.	Division de Kamloops.	Colombie-Br.	.....	\$ c.	
13 do 1896.	Cie du ch. de f. Grand-Tronc	Conc. spéciale de certains terrains.	Thorold	Welland	.....	.....	Township de Grantham.
18 mars 1896.	Lake Superior Power Co...	Ile de Pte Ste-Marie.	Saut-Ste-Marie.	Algoma	10-10	.....	Avec eaux adjacentes.

WALTER S. DOULL,
Greffier.

20 14 octobre 1896.

PARTIE V.

STATISTIQUE DES CANAUX

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION DE 1895.

RECETTES.

Le total des recettes, à l'exclusion des loyers de chutes d'eau pour les deux ans, est comme suit :—

Pour 1894	\$307,824 67
“ 1895	283,211 41

En comparant la statistique de 1894 à celle de 1895, on verra que les recettes brutes ont diminué de \$24,613.26.

Les augmentations et les diminutions sont comme suit :—

	Augmentation.	Diminution.
Sur le canal Welland		\$21,018 18
les canaux du Saint-Laurent		3,699 70
le canal Chambly	\$4,732 19	
le canal Rideau		150 51
les canaux de l'Ottawa		2,096 64
le canal Saint-Pierre		2,210 51
les canaux de la Vallée de la Trent ...	58 35	
le canal Murray		228 26
Total	\$4,790 54	\$29,403 80
Total, diminution		24,613 26

Pour se rendre à la demande renouvelée des expéditeurs de Montréal à l'effet de maintenir la diminution des péages sur certains produits agricoles, Son Excellence le gouverneur général en conseil a autorisé, le 1er avril 1895, la réduction suivante sur les taux des canaux :—

Pour la saison de 1895, les péages des canaux pour le passage des produits alimentaires suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, allant à l'est par le canal Welland, dix centins par tonne, et pour le passage vers l'est par les canaux du Saint-Laurent seulement, dix centins par tonne ; le paiement du tarif de dix centins par tonne pour le passage par le canal Welland donnant droit au passage libre des mêmes produits par les canaux du Saint-Laurent.

Par suite de cette diminution des taux de péages ci-dessus mentionnée, applicable à ces produits alimentaires, quelle qu'en fût la destination, on a perçu seulement le tarif réduit de dix centins par tonne, et par conséquent il n'y a pas eu de remises sur ces articles en 1895.

Il est bon d'observer toutefois que la diminution des droits de péages de vingt à dix centins par tonne sur les produits en question pour passage par le canal Welland s'éleva à \$39,369.60.

QUANTITÉ DE GRAIN PASSÉE PAR LE CANAL WELLAND.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé passée par le canal Welland, et partie de ports situés à l'ouest de Port-Colborne, durant une période de quatorze années, se décompose comme suit :—

QUANTITÉ EXPÉDIÉE À MONTRÉAL.		QUANTITÉ SUR LAQUELLE ON A PAYÉ PLEIN PÉAGE.	
		A des ports d'Ontario.	Quantité des ports des Etats-Unis à des ports des E.-U.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1882.....	180,694		63,881
1883.....	186,814	10,650	121,876
1884.....	142,194	12,153	104,537
1885.....	96,569	11,909	117,346
1886.....	203,940	9,881	151,551
1887.....	185,034	11,838	134,868
1888.....	160,358	25,599	169,664
1889.....	267,769	19,075	213,766
1890.....	228,513	16,899	245,932
1891.....	295,509	6,805	202,710
1892.....	261,954	8,942	201,540
1893.....	* 501,806	25,555	222,958
1894.....	273,651	16,699	203,979
1895.....	231,491	32,096	133,823

Les taux de péages sur le grain passant par le canal Welland, avant 1884, étaient de 20c. par tonne ; depuis cette époque, cependant, des réductions ont été faites d'année en année, par arrêtés du conseil, comme suit :—A la demande pressante d'expéditeurs et autres hommes d'affaires ayant des intérêts dans le commerce de grain, une réduction de la moitié du taux ordinaire de péage a été faite sur le grain descendant à Montréal par les canaux Welland et du Saint-Laurent ; en 1885 et les années suivantes, 1891 comprise, les péages furent réduits à 2c. la tonne.

En 1892, les péages furent abaissés à 2c. la tonne sur le grain descendu par les canaux Welland et du Saint-Laurent, et exporté, mais dans ces cas seulement.

En 1893, par arrêté du conseil du 13 février, les péages furent réduits à 10c. la tonne sur le grain expédié à l'est par le canal Welland, quelle que fût sa destination, et les mêmes taux de péage furent maintenus pour 1894 par un arrêté du conseil du 16 avril 1894.

Pour l'année 1895 (A. C. du 1er avril 1895) les mêmes taux de péage que pour 1894 ont été maintenus.

Taux pour les canaux du Saint-Laurent seulement, 10 centins la tonne.

Il est à remarquer que les marchandises ayant acquitté pleins péages sur le canal Welland peuvent passer par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal sans avoir d'autres droits à payer.

Durant les dix dernières années, la quantité de produits agricoles, comme il est dit ci-haut, passée par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent et envoyés à Montréal, a été portée de 203,940 à 231,491 tonnes ; la quantité de ces mêmes produits passés par le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et en destination de ports des Etats-Unis, a diminué de 151,551 à 133,823 tonnes.

*De la quantité de grain descendue à Montréal, il a été transbordé à Ogdensburg, en 1891, 17,817 tonnes ; en 1892, 4,341 tonnes ; en 1893, 71,445 tonnes ; en 1894, 23,000 tonnes, et en 1895, 18,987 tonnes.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé arrivée à Montréal par la voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien, durant une période de 13 années, se décompose comme suit :—

	Tonnes.
En 1883	98,672
1884	142,231
1885	160,821
1886	165,613
1887	191,760
1888	113,794
1889	94,943
1890	119,208
1891	184,410
1892	291,680
1893	147,610
1894	60,666
1895	51,114

La quantité des mêmes produits passés sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent et destinés à Montréal, pendant la même période, a été :—

	Tonnes.
En 1883	263,368
1884	174,496
1885	134,824
1886	272,133
1887	237,881
1888	166,191
1889	275,414
1890	242,571
1891	320,434
1892	302,899
1893	532,084
1894	288,015
1895	247,550

Les expéditions comparatives du grain faites par la route du Saint-Laurent, ainsi que par voie ferrée et voie navigable, à travers l'Etat de New-York, sont comme suit :—

QUANTITÉ DE GRAIN ENVOYÉE AUX PORTS OCÉANIQUES PAR LES VOIES CONCURRENTES.

La quantité de grain et pois passée sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent en destination de Montréal, se décompose comme suit :—

	Tonnes.
En 1894	288,015
1895	247,550
Accusant une diminution	40,465

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal par les voies ferrées le Grand-Tronc et le Pacifique Canadien, figure au tableau suivant :—

	Tonnes.
En 1894	60,666
1895	51,114
Accusant une diminution	9,552

La quantité de grain transportée aux ports de marée par les canaux de New-York se décompose comme suit :—

	Tonnes.
En 1894.....	1,163,788
1895.....	380,431
Accusant une diminution de.....	<u>783,357</u>

La quantité de grain transportée aux ports de marée par les chemins de fer de New-York se décompose comme suit :—

	Tonnes.
En 1894.....	2,686,440
1895.....	2,341,079
Accusant une diminution de.....	<u>345,361</u>

Les augmentations et diminutions de 1895, comparées à celles de 1894, sur les différentes routes qui se font concurrence pour le commerce de transport aux ports océaniques, se décomposent comme suit :—

	Augmenta- tion.	Diminu- tion.	Augmenta- tion.	Diminu- tion.
	Tonnes.	Tonnes.	Pour 100.	Pour 100.
Sur les canaux du Saint-Laurent.....		40,465		14.02
do ch. de fer Canad. du Pacifique et Grand-Tronc.....		9,552		15.75
do canaux de New-York.....		783,357		67.31
do chemins de fer de New-York.....		345,361		10.25

En consultant l'annexe U, on constatera que la quantité du fret transporté de ports situés à l'ouest de Port-Colborne à des ports des Etats-Unis, Oswego, Ogdensburg, etc., a été portée de 165,543 tonnes en 1894, à 347,035 tonnes en 1895; et la quantité des ports d'Ontario, entre Port-Dalhousie et Cornwall, a augmenté de 100,420 tonnes en 1884, à 111,946 tonnes en 1895. La quantité descendue à Montréal accuse une augmentation allant de 168,715 tonnes en 1884, à 266,659 tonnes en 1895.

TRANSBORDEMENT DE GRAIN.

La quantité de grain transportée par le canal Welland dans des vaisseaux canadiens et américains à destination de Kingston a été, pendant douze ans, comme suit :—

Dans les navires canadiens, il y a eu en

	Tonnes.
1884, 111 cargaisons, quantité d'ensemble.....	70,475
1885, 75 do do.....	45,639
1886, 244 do do.....	143,330
1887, 284 do do.....	178,233
1888, 182 do do.....	143,025
1889, 208 do do.....	165,117
1890, 203 do do.....	184,275
1891, 209 do do.....	190,664
1892, 158 do do.....	159,018
1893, 146 do do.....	148,962
1894, 125 do do.....	159,145
1895, 123 do do.....	136,617

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Dans les navires américains il y a eu en

	Tonnes.
1884, 117 cargaisons, quantité d'ensemble.....	75,787
1885, 79 do do	55,982
1886, 97 do do	62,222
1887, 19 do do	12,477
1888, 60 do do	43,667
1889, 114 do do	108,358
1890, 35 do do	35,560
1891, 77 do do	90,153
1892, 89 do do	109,812
1893, 257 do do	328,269
1894, 84 do do	106,236
1895, 56 do do	73,987

Quatre navires ont transporté des cargaisons intactes de 1,344 tonnes à Montréal, deux cargaisons de 810 tonnes en 1894, aucune en 1893, deux de 924 tonnes en 1892, et trois de 1,441 tonnes en 1891. Six navires ont rompu charge en 1895, contre 19 en 1894, 34 en 1893, 25 en 1892, et 44 en 1891. 169 navires ont déchargé leur cargaison totale à Kingston en 1895, contre 188 en 1894, 369 en 1893, 220 en 1892, et 293 en 1891.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1895 et pendant les trois années précédentes est donnée ci dessous.

Le nombre entier des vaisseaux chargés de grain qui ont rompu charge à ce port en 1895 a été de 162, contre 59 l'année précédente.

Voici la quantité de grain transbordée.

Produits.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	16,665	68,736	47,558	104,827	322,662
Mais	482,802	576,289	759,000	260,657	870,705
Seigle	13,318	2,467	11,540	Nil	Nil
Avoine	257,000	102,529	35,353	63,412	71,648
Orge					21,003

Voici la quantité déchargée à ce port par des navires qui ne sont pas entrés dans le canal :

Produits.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	16,628	Nil	Nil	Nil	Nil
Mais	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil
Seigle	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil
Avoine	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil

CANAL WELLAND.

La quantité totale du fret qui a passé par le canal Welland pendant la saison de 1895 a été de 869,595 tonnes; sur cette quantité, le fret intérimaire ou local compte pour 17,569 tonnes.

Fret à destination de l'est et de l'ouest.

Il y a eu 635,512 tonnes de fret allant à l'est, et 233,883 tonnes en destination de l'ouest.

La quantité totale de fret qui a passé sur l'entier parcours du canal Welland, durant la saison de 1895, a été de 852,026 tonnes.

Sur cette quantité, il y a eu 230,100 tonnes en destination de l'ouest, et 621,926 tonnes en destination de l'est.

Quant au fret dirigé vers l'est, les vaisseaux canadiens en ont transporté 274,561 tonnes, et les vaisseaux américains, 346,365 tonnes; pour le fret de l'ouest, les vaisseaux canadiens en ont transporté 15,516 tonnes, et les vaisseaux américains 214,584 tonnes.

Quant au fret d'entier parcours, les vaisseaux canadiens en ont transporté 290,077 tonnes, et les vaisseaux américains 561,949 tonnes.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Fret à destination de l'est et de l'ouest.

Sur la quantité totale de fret transportée sur les canaux durant 1894, il y en a eu 596,771 tonnes qui étaient à destination de l'est, et 231,457 tonnes à destination de l'ouest.

La quantité totale de fret d'entier parcours a été de 496,944 tonnes; sur cette quantité 469,735 tonnes étaient à destination de l'est et 27,209 à celle de l'ouest.

Sur la quantité totale du fret local, 127,036 étaient à destination de l'est, et 202,248 à celle de l'ouest.

TRAFFIC D'ENTIER PARCOURS ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ,
MICHIGAN, ETC.

La quantité totale de fret destinée à l'est et à l'ouest, passant sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, du lac Érié à Montréal, dans le cours de quinze années, se décompose ainsi :

	A l'est, à Montréal. Tonnes.	À l'ouest, de Montréal. Tonnes.
1881	169,213	37,190
1882	108,835	24,488
1883	205,394	27,488
1884	168,715	9,425
1885	132,968	16,115
1886	244,514	16,801
1887	213,834	14,075
1888	183,899	19,310
1889	298,197	25,370
1890	231,746	31,951
1891	309,593	14,060
1892	263,144	9,452
1893	508,016	16,545
1894	292,191	9,439
1895	266,659	10,555

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

FRET DE PORTS DES ÉTATS-UNIS À DES PORTS DES ÉTATS-UNIS.

La quantité totale de fret à destination de l'est et de l'ouest, sur le canal Welland, provenant de ports des États-Unis et allant à des ports des États-Unis, pendant une période de quatorze années, se décompose comme suit :—

	A l'est. Tonnes.	A l'ouest. Tonnes.	Total. Tonnes.
1882	110,286	172,520	282,806
1883	174,912	257,699	432,611
1884	163,998	243,081	407,079
1885	168,212	216,297	384,509
1886	224,916	239,562	464,478
1887	189,427	151,074	340,501
1888	221,062	213,689	434,751
1889	297,353	266,231	563,584
1890	318,259	215,698	533,957
1891	306,257	247,543	553,800
1892	300,733	240,332	541,065
1893	384,559	247,108	631,667
1894	361,319	230,948	592,267
1895	255,259	214,520	469,779

La quantité totale du fret transporté sur le canal Welland, provenant de ports des États-Unis et allant à des ports des États-Unis, accuse une diminution de 122,488 tonnes comparée à l'année précédente, et une augmentation de 186,973 tonnes comparée avec 1882.

Le relevé suivant fait voir le nombre total des navires et la quantité totale de fret qui est passée par le canal Welland, ainsi que la quantité passée entre des ports des États-Unis depuis 1867 jusqu'à 1895, inclusivement :

Exercice.	Nombre total de navires.	Quantité totale transportée par le canal Welland.	Quantité passée entre des ports des États-Unis.
	Nombre.	Tonnes.	Tonnes.
1867	5,405	933,260	458,386
1868	6,157	1,161,821	641,711
1869	6,069	1,231,903	688,700
1870	7,356	1,311,956	747,567
1871	7,729	1,478,122	772,756
<i>Saison de navigation.</i>			
1872	6,063	1,333,104	606,627
1873	6,425	1,506,484	656,208
1874	5,814	1,389,173	748,557
1875	4,242	1,038,050	477,809
1876	4,789	1,099,810	488,815
1877	5,129	1,175,398	493,841
1878	4,429	968,758	373,738
1879	3,960	865,664	284,043
1880	4,104	819,934	179,605
1881	3,332	686,506	194,173
1882	3,334	790,643	282,806
1883	3,267	1,005,156	432,611
1884	3,138	837,811	407,079
1885	2,738	784,928	384,509
1886	3,589	980,135	464,478
1887	2,785	777,918	340,501
1888	2,647	878,800	434,753
1889	2,975	1,085,273	563,584
1890	2,885	1,016,165	533,957
1891	2,594	975,013	553,800
1892	2,615	955,554	541,065
1893	2,843	1,294,823	631,667
1894	2,412	1,008,221	592,267
1895	2,222	869,595	469,779

La quantité totale du fret transporté sur les différentes divisions des canaux pendant la saison se décompose comme suit:—

	Bétail.	Produits forestiers.	Manu- factures.	Marchan- dises.	Produits agricoles.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Welland	26	121,846	25,438	232,537	489,748	869,595
Saint-Laurent	2,730	111,533	59,312	338,793	315,860	828,228
Chambly	316	226,197	7,447	103,611	21,456	359,027
Ottawa	998	532,084	148	4,827	3,163	541,220
Rideau	15	55,563	3,031	26,342	3,802	88,753
Saint-Pierre		712	39	6,944	2,133	9,828
Murray	18	4,446	821	4,224	1,815	11,324
Vallée de la Trent	48	30,899	440	678	201	32,266

La quantité totale du fret transporté sur le canal Welland a été de 869,595 tonnes, dont 489,748 se composaient de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent, la quantité totale du fret transporté a été de 828,228 tonnes, dont 315,860 tonnes se composaient de produits de l'agriculture et 338,793 tonnes étaient des marchandises.

Sur les canaux de l'Ottawa la quantité du fret transporté a été de 541,220 tonnes, sur laquelle quantité 532,084 tonnes étaient des produits forestiers.

COMPARAISON STATISTIQUE DES DIFFÉRENTES ROUTES DES ÉTATS-UNIS.

Les comparaisons statistiques données au sujet des quantités des principaux articles transportés par le canal Welland et de ceux transportés en concurrence par les routes des États-Unis ont été continuées jusqu'à ce jour.

En consultant le relevé H, qui fait connaître la quantité des denrées alimentaires transportées aux ports maritimes, on verra que la quantité transportée par les canaux de New-York a été de 602,505 tonnes en 1895, contre 1,409,129 en 1894, 1,452,563 en 1893, 937,999 en 1892, et 1,092,355 en 1891.

Les quantités de denrées alimentaires transportées par les chemins de fer New-York-Central, Érié et New-York, et West-Shore et Buffalo, ont été:

	Tonnes.		Tonnes.
En 1895	3,798,574	En 1887	*3,847,766
1894	4,281,056	1886	*3,802,262
1893	5,107,426	1885	4,105,594
1892	5,913,013	1884	3,639,805
1891	* 3,565,381	1883	4,422,461
1890	4,336,199	1882	3,888,557
1889	3,654,984	1880	4,732,385
1888	3,197,634	1869	1,087,809

* Farine et grain seulement.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Les chiffres suivants expriment les quantités de denrées alimentaires transportées à la mer par les canaux et chemins de fer de l'Etat de New-York, dans le cours de vingt-sept ans :—

	Canaux.	Chemins de fer.	Total.	Proportion par les canaux.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
1869...	1,302,613	1,087,809	2,390,342	545
1870	1,295,010	1,766,457	3,061,467	423
1871	1,850,198	2,205,589	4,055,787	456
1872	1,674,320	1,870,614	3,544,934	472
1873	1,745,171	2,036,992	3,782,163	461
1874	1,767,598	2,791,517	4,559,115	387
1875	1,305,550	2,343,241	3,648,791	357
1876	1,064,293	2,875,803	3,940,096	270
1877	1,498,984	2,493,683	3,992,667	375
1878	1,912,734	3,695,764	5,608,498	341
1879	1,833,399	4,353,617	6,187,016	296
1880	2,371,090	4,732,385	7,103,475	333
1881	1,116,561	4,983,722	6,100,283	183
1882	1,118,776	3,885,557	5,004,333	223
1883	1,379,000	4,422,461	5,801,461	237
1884	1,236,986	3,639,805	4,876,791	253
1885	1,063,310	4,105,594	5,168,904	205
1886	1,489,886	3,802,262	5,292,148	281
1887	1,539,403	3,847,766	5,387,169	285
1888	1,166,958	3,197,734	4,364,692	267
1889	1,296,896	3,654,984	4,951,880	262
1890	1,167,901	4,336,199	5,504,100	212
1891	1,092,355	3,565,381	4,657,736	234
1892	937,999	5,913,013	6,851,012	137
1893	1,452,563	5,107,426	6,599,989	224
1894	1,400,129	4,281,056	5,681,185	327
1895	602,205	3,798,574	4,401,079	159

ÉTAT COMPARATIF DU TRAFIC PAR LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX *via* L'ÉTAT DE NEW-YORK.

En consultant les rapports faits par les chemins de fer aux autorités administratives de l'Etat de New-York, et la statistique des canaux présentée à la législature de l'Etat, je constate que du tonnage total de fret transporté par les canaux et les chemins de fer, les canaux de l'Etat ont transporté :

	Pour cent.		Pour cent.
En 1859	68·9	En 1882	19·0
1869	47·0	1883	18·7
1870	38·9	1884	19·0
1871	38·9	1885	17·1
1872	40·1	1886	16·9
1873	34·9	1887	16·3
1874	31·7	1888	18·8
1875	28·4	1889	15·1
1876	24·6	1890	13·9
1877	28·3	1891	13·4
1878	27·1	1892	9·8
1879	23·7	1893	10·1
1880	25·1	1894	10·2
1881	18·5	1895	9·7

La quantité du fret transporté par les canaux et les chemins de fer était, en 1895, de 1,746,073 tonneaux moindre que la quantité transportée en 1894, et accusait une augmentation de 23,717,165 tonneaux sur 1869.

Voici quelles ont été les quantités qui ont été transportées :

	Tonnage total.	Proportion par les canaux.
En 1859.....	5,485,076	·6890
1869.....	12,453,174	·4705
1870.....	15,148,274	·3895
1871.....	15,844,152	·3896
1872.....	16,631,609	·4012
1873.....	18,200,208	·3497
1874.....	18,283,547	·3174
1875.....	17,101,758	·2841
1876.....	16,948,627	·2462
1877.....	17,489,770	·2833
1878.....	19,017,301	·2719
1879.....	22,590,766	·2373
1880.....	25,706,586	·2512
1881.....	27,857,394	·1859
1882.....	28,693,054	·1905
1883.....	30,167,119	·1877
1884.....	26,293,844	·1905
1885.....	27,543,948	·1718
1886.....	31,168,744	·1698
1887.....	34,029,791	·1632
1888.....	26,244,610	·1883
1889.....	35,466,042	·1514
1890.....	37,624,199	·1394
1891.....	38,524,179	·1343
1892.....	43,618,569	·0982
1893.....	42,953,233	·1009
1894.....	37,916,412	·1024
1895.....	36,170,339	·0967

Prix moyen du transport du grain de Chicago à Buffalo :

Année.	Blé.	Année.	Blé.
1878.....	3·1	1888.....	2·7
1879.....	4·7	1889.....	2·5
1880.....	5·7	1890.....	1·9
1881.....	3·2	1891.....	2·5
1882.....	2·5	1892.....	2·2
1883.....	3·5	1893.....	1·6
1884.....	2·1	1894.....	1·2
1885.....	2·0	1895.....	1·9
1886.....	3·6		
1887.....	4·1	Moyen. pour 18 années..	2·8

ÉTAT comparatif du trafic par le canal des Chutes de Sainte-Marie, E.-U., et par le canal canadien du Saut-Sainte-Marie, pour les saisons 1894 et 1895.

	Trafic pour 1895.		Total du trafic pour 1895.		Augmentatif n.		Diminution.
	Canal des États-Unis.	*Canal canadien.	Saison de 1896.	Saison de 1894.	Montant.	Montant.	
Navires.....	16,793	1,191	17,984	14,491	3,493	.....	.....
Ecluses.....	7,039	699	7,738	6,431	1,307	.....	.....
Tonnage, inscrit.....	16,089,778	749,626	16,839,404	13,110,366	3,729,038	.....	.....
" ".....	14,471,648	595,437	15,067,485	13,195,860	1,871,625	.....	.....
Passagers.....	30,910	2,326	33,236	27,236	6,000	.....	.....
Honille (anthracite).....	424,627	24,010	449,537	532,370	83,333	.....	.....
" " (bitumineuse).....	2,001,141	122,763	2,123,904	2,264,314	140,410	.....	.....
Farine.....	8,732,795	165,366	8,898,161	8,965,773	67,612	.....	.....
Blé.....	41,573,692	4,518,975	46,091,767	34,869,483	11,222,284	.....	.....
Grain (autre que le blé).....	7,834,870	707,340	8,542,210	1,545,008	6,997,202	.....	.....
Bois.....	100,337	2,176	102,513	60,659	41,854	.....	.....
" " (tonnes nettes).....	263,079	7,894	271,073	237,461	33,612	.....	.....
" " (barils).....	107,147	305	107,452	99,873	7,579	.....	.....
" " (tonnes nettes).....	7,850,065	214,290	8,064,355	6,548,876	1,515,479	.....	.....
" " (M. pds, M. P.).....	7,739,253	11,762,144	12,491,397	722,788	11,768,609	.....	.....
" " (tonnes nettes).....	100	.....	100	412	312	.....	.....
Mineral d'argent.....	23,410	500	23,910	21,417	2,493	.....	.....
Pierre de construction.....	419,673	38,706	458,379	451,185	7,194	.....	.....
+ Fret non classé.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

* Ouvert seulement le 9 septembre 1895.

+ Compris dans le fret non classé pour :—

1894.

Laine..... 1,468 tonnes.
Peaux..... 382 "

1895.

Laine..... 2,250 tonnes.
Peaux..... 397 "

Le canal des Etats-Unis a été ouvert à la navigation pendant la saison de—

1889.....	234 jours.
1890.....	228 do
1891.....	225 do
1892.....	233 do
1893.....	219 do
1894.....	234 do
1895.....	231 do

Le canal canadien a été ouvert à la navigation pendant la saison de—

1895.....	87 jours.
-----------	-----------

Durant la saison complète de la navigation en 1895 la moyenne par jour des navires a été de soixante-dix-sept.

R. DEVLIN,

Compilateur de la statistique des canaux.

OTTAWA, 18 novembre 1896.

EXPORTATIONS par les lacs du port de Chicago en 1895. Du rapport de la chambre de commerce, Chicago.

Marchandises.	Quantité.	Valeur.
		\$ c.
Maïs..... boisseaux.	2,102,075	959,039 00
Avoine..... do	25,056	5,763 00
Blé..... do	222,000	140,050 00
Rails d'acier..... tonnes.	370	6,775 00
Houille..... do	122	638 00
Total.....		1,112,265 00

NOTE—Rien n'a été exporté par les navires étrangers.

EXPÉDITIONS de grain (en transit et pour l'exportation) de Chicago, par les lacs, en 1894. Du rapport de la chambre de commerce, Chicago.

	MAÏS, BOISSEAUX.			AVOINE, BOISSEAUX.			BLÉ, BOISSEAUX.	Totaux.
	Transit.	Exportations.	Total.	Transit.	Exportations.	Total.	Exportations.	
Kingston, Ont.....		1,604,642	1,604,642				202,000	1,806,642
Midland, Ont.....		398,225	398,225				20,000	418,225
Pte-Edouard, Ont.....	90,799		90,799	15,948	25,056	41,004		131,803
Sarnia, Ont.....	320,857		320,857	1,000,756		1,000,756		1,321,613
Walkerville, Ont.....		99,208	99,208					99,208
Totaux.....	411,656	2,102,075	2,513,731	1,016,704	25,056	1,041,760	222,000	3,777,491

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

PRIX DU TRANSPORT DU GRAIN PAR LES LACS, SAISON DE 1895.

Voici quels ont été les prix courants du transport du blé et du maïs de Chicago à Buffalo, Ogdensburg ou Kingston et Montréal, par vapeur ; aussi à New-York par le lac et le canal Erié, durant chaque semaine de la navigation en 1895 (du rapport de la Chambre de Commerce, Chicago) :

1895.	A BUFFALO.		A KINGS-TON.	A OGDEN-SBURG.	A MONTRÉAL, (VAPEUR).		CANAL ERIÉ, BUFFALO À NEW-YORK.		CHICAGO À NEW-YORK, LAC ET CANAL, Y COMPRIS LES PRIX DE BUFFALO.	
	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Maïs, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs. par boiss.	Blé, par boisseau.	Maïs, par boisseau.	Blé, par boisseau.	Maïs, par boiss.
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
6 avril			2 $\frac{5}{8}$							
13 do	1 $\frac{3}{8}$	1 $\frac{1}{4}$								
20 do	1 $\frac{3}{8}$	1								
27 do	1 $\frac{3}{8}$	1			3 $\frac{7}{8}$	5 $\frac{1}{4}$				
4 mai	1 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{1}{8}$	2 $\frac{1}{2}$	4	5 $\frac{5}{8}$		2 à 2 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$ à 2	4 $\frac{1}{2}$ à 4 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{7}{8}$ à 4
11 do	1 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{1}{8}$								
18 do	1 $\frac{3}{4}$	1					1 $\frac{1}{2}$ à 2	1 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{3}{8}$ à 4	3 $\frac{3}{8}$
25 do	1 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{1}{8}$	2 $\frac{1}{2}$		2 $\frac{5}{8}$				4	3 $\frac{3}{8}$
1er juin	1 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{1}{8}$			3				4 $\frac{1}{8}$	3 $\frac{3}{8}$
8 do	1 $\frac{3}{4}$	1 $\frac{1}{8}$			3				4	3 $\frac{3}{8}$
15 do	1	1			2 $\frac{3}{4}$				3 $\frac{3}{8}$	3 $\frac{3}{8}$
22 do	1	1	2 $\frac{1}{4}$						3 $\frac{3}{8}$	3 $\frac{3}{8}$
29 do	1	1							3 $\frac{3}{8}$	3 $\frac{3}{8}$
6 juill.	1	1							3 $\frac{3}{8}$	3 $\frac{3}{8}$
13 do	1	1				4 $\frac{1}{2}$			3 $\frac{3}{8}$	3 $\frac{3}{8}$
20 do	1	1	2 $\frac{1}{4}$				2	1 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{3}{8}$	3 $\frac{3}{8}$
27 do	1 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{1}{8}$					2 $\frac{1}{4}$	2	3 $\frac{3}{8}$	3 $\frac{3}{8}$
3 août	1 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{1}{8}$	2 $\frac{3}{8}$				2 $\frac{1}{2}$ à 2 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$ à 2	4 $\frac{1}{2}$ à 4 $\frac{3}{8}$	3 $\frac{7}{8}$ à 4
10 do	1 $\frac{1}{3}$	1 $\frac{1}{8}$	2 $\frac{1}{2}$				2 à 2 $\frac{1}{8}$	1 $\frac{1}{2}$ à 1 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$ à 4 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$ à 4 $\frac{1}{2}$
17 do	1 $\frac{1}{3}$	1 $\frac{1}{8}$					2	2	4 $\frac{1}{2}$ à 4 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$
24 do	1 $\frac{1}{3}$	1 $\frac{1}{8}$					2	1 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$ à 4 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$
31 do	1 $\frac{1}{3}$	1 $\frac{1}{8}$					1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$ à 4 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$
7 sept.	1 $\frac{1}{3}$	1 $\frac{1}{8}$	3 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{3}{4}$			1 $\frac{1}{2}$ à 2 $\frac{1}{8}$	à 2	4 $\frac{1}{2}$ à 5	à 4 $\frac{5}{8}$
14 do	2	1 $\frac{1}{8}$					2 à 2 $\frac{1}{8}$	1 $\frac{1}{2}$ à 1 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$ à 5 $\frac{1}{8}$	à 4 $\frac{5}{8}$
21 do	2 $\frac{1}{4}$	2					2 à 2 $\frac{1}{8}$	à 1 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{1}{8}$ à 5 $\frac{1}{8}$	à 5 $\frac{1}{8}$
28 do	2 $\frac{1}{4}$	2					2 $\frac{1}{2}$ à 2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$ à 2 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{1}{8}$ à 5 $\frac{1}{8}$	à 5 $\frac{1}{8}$
5 oct.	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{4}$					2 $\frac{1}{2}$ à 2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$ à 2 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{1}{8}$ à 5 $\frac{1}{8}$	à 5 $\frac{1}{8}$
12 do	3	2 $\frac{3}{4}$			4 $\frac{1}{2}$		2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{8}$	5 $\frac{1}{8}$
19 do	4 $\frac{1}{3}$	4					2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{8}$	5 $\frac{1}{8}$
26 do	3	2 $\frac{3}{4}$					2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{8}$	5 $\frac{1}{8}$
2 nov.	3	2 $\frac{3}{4}$					2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{8}$	5 $\frac{1}{8}$
9 do	3	2 $\frac{3}{4}$					3	2 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{8}$	5 $\frac{1}{8}$
16 do	3	2 $\frac{3}{4}$			6		3	2 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{8}$	5 $\frac{1}{8}$
23 do	2 $\frac{3}{8}$	2 $\frac{1}{2}$							6 $\frac{1}{8}$	5 $\frac{1}{8}$
30 do	2 $\frac{3}{8}$	2 $\frac{1}{2}$							6 $\frac{1}{8}$	5 $\frac{1}{8}$
7 déc.	2 $\frac{3}{8}$	2 $\frac{1}{2}$							6 $\frac{1}{8}$	5 $\frac{1}{8}$
14 do	2 $\frac{3}{8}$	2 $\frac{1}{2}$							6 $\frac{1}{8}$	5 $\frac{1}{8}$

Prix du transport du blé et du maïs par les lacs de Chicago à Buffalo, tels que donnés par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo, N.-Y.

ÉTAT indiquant les dates des changements des prix ordinaires du transport du blé et du maïs par les lacs de Chicago à Buffalo, en 1895.

1895.			1895.		
	Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.		Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.
A l'ouverture.	c.	c.	A l'ouverture.	c.	c.
5 avril.....	1½	1	16 août.....		1½
15 do.....	1	1	19 do.....	2	1½
30 do.....	1½	1½	28 do.....		1½
6 mai.....	1½	1	6 sept.....		2
8 do.....	1½	1	7 do.....	2	1½
10 do.....	1½	1½	12 do.....	2½	2
15 do.....	1	1	13 do.....	2½	2½
16 do.....	1½	1½	14 do.....		2½
22 do.....	1½	1	16 do.....		2
23 do.....	1½	1½	21 do.....		2½
27 do.....	1½	1½	24 do.....		2½
1er juin.....	1½	1½	4 oct.....		2½
7 do.....	1½	1½	7 do.....		2½
8 do.....		1½ à 1½	8 do.....		3
10 do.....		1½	9 do.....		3½
14 do.....	1	1	10 do.....		4
15 juillet.....	1 à 1½	1	11 do.....		3½
16 do.....	1 à 1½	1	12 do.....		3½
17 do.....	1	1	16 do.....		3½
26 do.....	1½	1 •	17 do.....		3
29 do.....	1½	1½	22 do.....		2½
30 do.....	1½	1½	23 do.....		2½
1er août.....		1½ à 1½	28 do.....	3	2½
2 do.....		1½	21 nov.....		2½
3 do.....	1½	1½	26 do.....		2
8 do.....	1½	1½	30 do.....		2½
9 do.....	1½	1½	2 déc., fermeture.....	3	2½
13 do.....	1½	1½			

NOTE.—Le maïs, de Chicago à Kingston, de 2¼c. à 3¼c., et le blé, de 2½c. à 2½ c. le boisseau durant la saison. Le maïs pour Port-Huron, de 1 à 2 cents, et pour Odgensburg en avril, 2½ c. le boisseau. L'orge à Oswégo en septembre, 4 c., et au Cap-Vincent en octobre, 5½ c. le boisseau. Le blé à Toledo, de 1½ c. à 3¼ c. le boisseau ; le maïs à Oswégo en juillet, 2½ c. le boisseau ; le blé à Cleveland en août, 2 c., et en septembre, 2½ c. le boisseau ; le blé au Détroit, en août, 1½ c. le boisseau.

Les taux de Milwaukee sont à peu près les mêmes que ceux de Chicago.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

PRIX MOYENS DU TRANSPORT PAR LES LACS.

L'état qui suit donne les prix moyens du transport du blé et du maïs par les lacs entre Chicago et Buffalo, durant chaque mois des dix dernières années, le prix le plus élevé et le plus bas du transport du blé, chaque année, et le prix moyen du transport du blé, chaque année, en centins, par boisseau :—

Extrait du rapport du secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo.

Grain, boisseau.	Mai.	Jun.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
1886 { Blé	3·1	2·7	2·7	3·2	4·5	4·8	4·3
{ Mais	2·8	2·5	2·5	2·9	4·2	4·6	4·0
Prix le plus élevé, blé, 1886, 5½c.; 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
{ Mais	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
{ Mais	1·8	1·7	1·9	2·9	3·2	2·1	2·3
Prix le plus élevé, blé, 1888, 4c.; le plus bas, 2c.; prix moyen pour la saison, 2·7c.							
1889 { Blé	2·2	2·0	2·1	2·7	3·0	3·0	2·5
{ Mais	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
{ Mais	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
{ Mais	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
{ Mais	1·7	1·6	1·8	2·1	2·1	2·1	2·3
Prix le plus élevé, blé, 1892, 3c.; le plus bas, 1c.; prix moyen pour la saison, 2·2c.							
1893 { Blé	1·3	1·8	1·2	1·3	1·7	2·1	2·0
{ Mais	1·2	1·6	1·1	1·2	1·5	1·9	1·8
Prix le plus élevé, blé, 1893, 2¾c.; le plus bas, 1c.; prix moyen pour la saison, 1·6c.							
1894 { Blé	1·4	1·2	0·9	1·0	1·4	1·1	1·3
{ Mais	1·2	1·1	0·9	0·9	1·3	1·0	1·3
Prix le plus élevé, blé, 1894, 3c.; le plus bas, ¾c.; prix moyen pour la saison, 1·2c.							
1895 { Blé	1·2	1·2	1·1	1·6	2·1	3·0	3·0
{ Mais	1·1	1·1	1·0	1·4	1·9	2·9	2·7
Prix le plus élevé, blé, 1895, 3c.; le plus bas, 1c.; prix moyen pour la saison, 1·9c.							

Prix du transport du blé par les lacs de Duluth à Buffalo (tels que cités par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo, N.-Y.)

Le relevé suivant montre les prix ordinaires du transport du blé par les lacs de Duluth à Buffalo, notés pour chaque semaine de la navigation en 1894 :

1895.	Blé, boisseaux.	1895.	Blé, boisseaux.
	c.		c.
1er au 16 avril.	Pas de cote.	Semaine terminée le 12 août.	2½
Semaine terminée le 27 avril.	2½	do 19 do.	2½
do 4 mai.	2½	do 26 do.	2½
do 11 do.	3	do 3 sept.	3½
do 18 do.	2½	do 10 do.	3½
do 25 do.	3	do 16 do.	4
do 1er juin.	3	do 23 do.	4
do 8 do.	2½	do 30 do.	4
do 15 do.	3½	do 7 oct.	4
do 22 do.	2½	do 14 do.	5 à 6
do 29 do.	2	do 21 do.	6 à 5½
do 6 juillet.	2	do 28 do.	5½ à 6
do 13 do.	2½	do 4 nov.	6
do 20 do.	2½	do 11 do.	6
do 27 do.	2½	do 18 do.	à 5½
do 3 août.	2½	do 25 do à la ferm.	6

En 1885, les prix de transport du blé, de Duluth à Buffalo, ont été de 1½ à 5c. ; en 1886, de 3½ à 8c. ; en 1887, de 5 à 8c. ; en 1888, de 2 à 5c. ; en 1889, de 2 à 5c. ; en 1890, de 2 à 5c. ; en 1891, 1½ à 9½c. ; en 1892, 2½ à 4c. ; en 1893, 1½ à 3½c. ; en 1894, 1½ à 3c. ; et en 1895, 2 à 6c. le boisseau.

Le premier départ de Duluth par le lac en 1895 a eu lieu le 27 avril, et la première arrivée le 30 avril.

Les premières arrivées ou premiers départs de Duluth par le lac en 1894, 20 avril ; en 1893, 8 mai ; en 1892, 21 avril ; en 1891, 30 avril ; en 1890, 23 avril ; en 1889, 20 avril ; en 1888, 12 mai ; en 1887, 8 mai, et en 1886, 4 mai.

En 1887, on a transporté le blé à Kingston, Ont., durant la saison de navigation, à raison de 6½ à 7½ c. le boisseau ; en 1888, de 4 à 5c. ; en 1889, de ——— ; en 1890, 5½, 5½, 4½, 4½ et 4c. ; en 1891, en mai, 3½, 3½, 3, 2½c. ; en juin, 3c., et le 25 juillet, 2½c. ; en 1892, 5c. en avril, 5, 5½c. en mai, 4c. en juin, ½c. en juillet, ¾c. en août, 6c. en octobre, 6½c. ; en 1893, de 5½ à 4½c. en avril, 4½ à 4½c. en mai, 4 à 3½c. en juin, 2½ à 3c. en juillet, 3½ à 3½c. en septembre ; pas de côte passé cette date ; et en 1894, de 3½ à 3½c. en mai ; 3½c. en juin ; 2½c. en juillet ; 2½ à 3½ en août ; 4c. en septembre, et 4½c. en octobre. Au 25 août et au 3 novembre, pour Ogdensburg, blé à 3½c. et 4½c. respectivement. En 1895, on a transporté le blé à Kingston à raison de 3½ à 8½c., selon la période de la saison.

Ministère des Chemins de fer et C^{naux}.

PRIX DE TRANSPORT DU BLÉ PAR LES LACS DE TOLEDO À BUFFALO.

Le tableau suivant indique les prix ordinaires du transport du blé par les lacs, de Toledo à Buffalo, durant la saison de 1894, aux dates spécifiées (tels que cités par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :

Date, 1895.	Blé, boiss.	Date, 1895.	Blé, boiss.
	C.		C.
Ouverture jusqu'au 17 mai.....	1½	Du 12 au 22 octobre.....	2¼
Du 18 mai au 29 juil.....	1	Du 23 au 27 do.....	2
Du 30 juillet au 7 août.....	1¼	Du 28 au 30 do.....	2¼
Du 8 août au 18 septembre.....	1½	Du 31 octobre au 3 novembre.....	2½
Du 91 septembre au 11 octobre.....	2	Du 4 novembre à la fermeture.....	2¼

La variation en 1886 a été de 1½ à 3c.; en 1887, de 2½ à 3c.; en 1888, 1½ à 2½c.; en 1888, de 1¼ à 2c.; en 1890, de 1½ à 2c.; en 1891, de 1 à 3c.; en 1892, de 1½ à 2½c.; en 1893, de 1 à 2c.; et en 1894, de 1 à 2c. par boisseau.

En 1887, l'expédition du blé et du maïs s'est faite de Toledo à Ogdensburg à raison de 6 à 7c.; en 1888, 4½ à 6c. pour le blé et 5c. pour le maïs; et en 1889, 5 à 5½ pour le blé, par boisseau. Le 8 octobre 1887, on a expédié du maïs de Toledo à Kingston à 3½c. le boisseau, et le 12 novembre, à 4½c. En 1888, pour le maïs de Toledo à Kingston, 4½ à 3c., et le blé, 3½ à 3c. En 1889, le blé de Toledo à Kingston, 3c., et en 1891, le seigle, de Toledo à Kingston, 3c. le boisseau. De Toledo à Montréal, le 2 juin 1887, pour le blé, par propulseurs, à 6½c.; le 14 juin, maïs au même prix; mais le 26 septembre, le tarif pour le maïs n'a été que de 5c. le boisseau. En 1888, maïs, de Toledo à Montréal, de 6 à 5½c., et le blé à 5½c. le boisseau. De 1889 à 1895, on n'a pas de rapport au sujet des consignations pour Montréal ou autres endroits en Canada.

PRIX DU TRANSPORT ENTRE BUFFALO ET NEW-YORK.

Le tableau suivant indique les changements dans les taux ordinaires de transport du fret de Buffalo à New-York, aux dates mentionnées en 1895 (tels que cités par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :

Date.	Blé, boisseaux.	Maïs, boisseaux.	Date.	Blé, boisseaux.	Maïs, boiss.
1895.	c.	c.	1895.	c.	c.
3 mai.....			7 août.....	2	1¾
6 do.....	2½	2	24 do.....	1½	1½
9 do.....	2	1½	3 sept.....	2¼	2
13 do.....	2	1½	9 do.....	2½	1½
15 do.....	1½	1½	11 do.....	2	1½
20 do.....	1½	1½	18 do.....	2¼	2
16 juill.....	2	1½	20 do.....	2¼	2¼
23 do.....	2¼	1½	23 do.....	2½	2¼
25 do.....	2¼	2	25 do.....	2½	2¼
1er août.....	2½	1½	Du 8 nov. à la fermeture.	3	2¼

Le tarif de transport pour l'avoine a varié de 1 à 2½c. le boisseau.

On a expédié de Buffalo et Tonawanda à New-York du bois de pin aux taux suivants pour 1,000 pieds : à l'ouverture -1.75; changement du 8 juin au 12, \$1.60 et \$1.95; et du 3 octobre à la fermeture, \$2. Pour Albany, 50c. par 1,000 pieds de moins que les chiffres précédents.

MOYENNE DES PRIX DE TRANSPORT PAR VOIE DES CANAUX.

DE BUFFALO À NEW-YORK.

L'état qui suit donne le prix moyen du transport de 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.
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, 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, 4·6c.							
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, 3·4c.							
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, 4·8c.							
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, 3·8c.							
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, 4½c. ; le plus bas, 2·5c. ; prix moyen pour la saison, 3·5c.							
1892 { Blé.....	2·7	2·2	2·4	3·0	3·8	4·7	4·6
Maïs.....	2·4	2·0	2·2	2·6	3·4	4·4	4·3
Prix le plus élevé, blé, 1892, 6c. ; le plus bas, 2½c. ; prix moyen pour la saison, 3·5c.							
1893 { Blé.....	4·8	4·8	4·6	4·6	4·0	4·7	4·8
Maïs.....	4·4	4·4	4·3	4·2	3·6	4·3	4·5
Prix le plus élevé, blé, 1893, 5c. ; le plus bas, 3·6c. ; prix moyen pour la saison, 4·6c.							
1894 { Blé.....	3·1	2·9	3·3	3·4	3·6	2·9	3·0
Maïs.....	2·8	2·6	3·0	3·1	3·3	2·6	2·7
Prix le plus élevé, blé, 1894, 4c. ; le plus bas, 2·6c. ; prix moyen pour la saison, 3·2c.							
1895 { Blé.....	1·9	1·7	2·0	2·0	2·1	2·5	2·7
Maïs.....	1·7	1·5	1·7	1·7	2·0	2·2	2·5
Prix le plus élevé, blé, 1895, 3c. ; le plus bas, 1·9c. ; prix moyen pour la saison, 2·2c.							

NOTE.—Passage du canal exempt de péages depuis 1882.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TARIF DU TRANSPORT, PÉAGES, PRIX DE L'USAGE DES ÉLÉVATEURS ET DE L'EMMAGASINAGE, COMPARÉS.

L'état qui suit indique la quantité de grain et de graine de lin arrivée à Buffalo, le prix moyen du transport du blé par canaux, les péages sur le blé jusqu'à New-York, et les prix de l'usage des élévateurs et de l'emmagasinage à Buffalo durant un certain nombre d'années :—

Année.	Grain reçu.	Prix moyen du transport du blé par canaux.	Péages sur le blé.	Élévateurs y compris l'emmagasinage.
	Boisseaux.	c.	c.	c.
1870	32,208,039	11.2	3.1	1½
1871	61,319,313	12.6	3.1	1½
1872	58,703,666	13.0	3.1	1½
1873	65,498,955	11.4	3.1	1½
1874	55,660,198	10.0	3.1	1½
1875	52,833,451	7.9	2.0	1
1876	44,207,121	6.6	2.0	1
1877	61,822,292	7.4	1.0	1
1878	78,828,443	6.0	1.0	1
1879	75,089,768	6.8	1.0	1
1880	105,133,009	6.5	1.0	1
1881	56,389,827	4.7	1.0	1882-1883-1884-1885-1886-1887-1888-1889-1890-1891-1892-1893-1894-1895
1882	51,501,503	5.4	1.0	
1883	65,722,080	4.9	Aucun.	
1884*	58,011,800	4.2	do	
1885*	52,671,090	3.8	do	
1886*	75,570,850	5.0	do	
1887*	87,073,570	4.6	do	
1888*	73,977,390	3.4	do	
1889*	92,290,550	4.8	do	
1890*	91,994,680	3.8	do	
1891*	135,315,510	3.5	do	
1892*	138,872,560	3.5	do	
1893*	140,796,410	4.6	do	
1894*	105,435,577	3.2	do	
1895*	121,225,497	2.2	do	

NOTE.—Avant 1870 les péages étaient de 6.21 centins le boisseau, et les frais pour l'usage de l'élévateur 2 centins le boisseau.

* Y compris graine de lin.

MOYENNE DES PRIX DU TRANSPORT PAR BOISSEAU.

Pour le transport du blé et du maïs de Chicago à New-York pendant un certain nombre d'années.

(Extrait du rapport de la Chambre de Commerce de Chicago.)

	MAIS.			BLÉ.		
	Par lac et canal.	Par lac et voie ferrée	Par voie ferrée seulement.	Par lac et canal.	Par lac et voie ferrée	Par voie ferrée seulement.
1858	127		3619	1550		3861
1859	1570		3248	1663		3480
1860	a 0833		3248	a 095		3480
1861	a 1062		3881	a 1210		4158
1862	a 0957		4480	a 1062		4800
1863	a 063		4592	a 072		4920
1864	a 09		5600	a 0952		60
1865	a 0864		4188	a 0894		4488
1866	a 1075		4312	a 1377		4620
1867	a 0511		4176	a 08		4475
1868	a 0604		3532	a 0802		3784
1869	a 0584	2355	3320	a 0651	2520	3557
1870	a 16	2220	28	a 0677	2250	30
1871	a 0754	2372	2968	a 0687	2542	3180
1872	a 1072	2660	3266	a 1110	2950	3499
1873	a 0816	2298	2893	a 0917	2461	3102
1874	a 0382	1388	2450	a 0400	1709	2625
1875	a 034	1303	2240	a 0378	1389	2400
1876	b 0875	1079	1574	b 0982	1136	1686
1877	b 0959	1406	1890	b 1109	1546	2050
1878	b 0883	1053	1652	b 0996	1209	1770
1879	b 1049	1220	1456	b 1187	1313	1774
1880	b 1341	1443	1748	b 1313	1580	1980
1881	b 0777	0942	1340	b 0867	1049	1440
1882	b 0672	1028	1350	b 0723	1091	1447
1883	b 0803	11	1512	b 0901	1163	1620
1884	b 0655	085	1232	b 07	10	1320
1885	b 063	0801	1232	b 0654	0902	1320
1886	b 0845	1120	14	b 0910	12	1500
1887	b 0850	1120	1470	b 0950	12	1575
1888	b 0671	1026	1354	b 0705	1114	1450
1889	b 0632	0819	126	b 0692	0897	1500
1890	b 0593	0732	1136	b 0676	0852	1430
1891	b 0632	0753	1400	b 0695	0857	1500
1892	b 0595	0721	1296	b 0645	0759	1380
1893	b 0718	0797	1365	b 0766	0848	1463
1894	b 0493	0650	1232	b 0511	0700	1320
1895	b 0450	0640	1029	b 0486	0696	1189

a A Buffalo seulement. b Y compris taux et péages.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TARIF DE TRANSPORT POUR LES PORTS ÉTRANGERS.

MOYENNE annuelle des prix pour le transport du grain, de la farine et des provisions (par 100 livres), de Chicago à des ports européens, par voie ferrée seulement jusqu'à l'océan, et de là par steamers.

Expédiés à	Articles.	1893.	1894.	1895.	1896.
		\$	\$	\$	\$
Liverpool.....	Grain	3200	3250	3410	3287
do	Farine en sac	3400	3316	3515	3625
do	Provisions	4181	4406	4547	4575
Glasgow	Grain	3419	3463	3585	3550
do	Farine en sac	3625	3503	3625	3906
do	Provisions	4969	4659	4828	4969
Londres	Grain	3329	3288	3760	3462
do	Farine en sac	3513	3493	3794	3681
do	Provisions	4603	4575	4828	4688
Anvers.....	do	4828	4688	4828	5025
Hambourg	do	5000	5000	5250	5000
Amsterdam	do	5000	5000	5000	5500
Rotterdam	do	4800	5000	5000	5500
Copenhague.....	do	5531	5531	5531	6094
Stockholm.....	do	6656	6656	6656	7219
Stettin.....	do	5531	5531	5531	6094
Bordeaux.....	do	6413	6250	6000	6200

FRET PAR VOIE DES LACS SUR LA HOUILLE DE BUFFALO À CHICAGO ET AUTRES PORTS

Le tableau suivant fait connaître les taux ordinaires pour le transport de la houille par tonne nette, de Buffalo aux ports nommés, durant la saison de 1895, pour la semaine terminée aux dates mentionnées.

1895. Semaine terminée le	Chicago.	Millwaukee.	Durth et lacs Supé- rieur.	Bate Verte.	Gladstone.	Shebogan.	Toledo.	Détroit.	Racine.	Saginaw.	Bay-City.	Washburn.	Ashlam.
27 avril	c. 40 à 30	c. 30	c. 25 à 15	c. 20	c. 20	c. 25	c. 20	c. 20	c. 40	c. 35	c. 25	c. 25	c. 25
4 mars	c. 30	c. 30	c. 15	c. 15	c. 15	c. 25	c. 25	c. 25	c. 20	c. 25	c. 20	c. 25	c. 25
11 do	c. 30	c. 30	c. 15	c. 15	c. 15	c. 25	c. 25	c. 25	c. 20	c. 25	c. 20	c. 25	c. 25
18 do	c. 30	c. 30	c. 15	c. 15	c. 15	c. 25	c. 25	c. 25	c. 20	c. 25	c. 20	c. 25	c. 25
25 do	c. 30 à 35	c. 30	c. 30	c. 30	c. 15	c. 25	c. 25	c. 25	c. 40	c. 35	c. 25	c. 25	c. 25
1er juin	c. 40	c. 35	c. 15	c. 15	c. 20	c. 20	c. 20	c. 20	c. 40	c. 35	c. 25	c. 25	c. 25
8 do	c. 40	c. 35	c. 20	c. 20	c. 20	c. 20	c. 20	c. 20	c. 40	c. 35	c. 25	c. 25	c. 25
15 do	c. 40 à 50	c. 35 à 45	c. 20	c. 45	c. 20	c. 50	c. 25	c. 25	c. 50	c. 35	c. 25	c. 25	c. 25
22 do	c. 50	c. 45	c. 20	c. 45	c. 20	c. 30 à 25	c. 25	c. 25	c. 50	c. 35	c. 25	c. 25	c. 25
29 do	c. 50	c. 45	c. 20	c. 45	c. 20	c. 50	c. 25	c. 25	c. 50	c. 35	c. 25	c. 25	c. 25
6 juillet.	c. 50	c. 45	c. 20	c. 45	c. 20	c. 50	c. 25	c. 25	c. 50	c. 35	c. 25	c. 25	c. 25
13 do	c. 50	c. 45	c. 20	c. 45	c. 20	c. 50	c. 25	c. 25	c. 50	c. 35	c. 25	c. 25	c. 25
20 do	c. 50	c. 45	c. 25	c. 45	c. 25	c. 50	c. 25	c. 25	c. 50	c. 35	c. 25	c. 25	c. 25
27 do	c. 50	c. 45	c. 25	c. 45	c. 25	c. 45	c. 25	c. 25	c. 50	c. 35	c. 25	c. 25	c. 25
3 août	c. 50	c. 45	c. 25	c. 45	c. 25	c. 45	c. 25	c. 25	c. 50	c. 35	c. 25	c. 25	c. 25
10 do	c. 50	c. 45	c. 25	c. 45	c. 25	c. 45	c. 25	c. 25	c. 50	c. 35	c. 25	c. 25	c. 25
17 do	c. 50	c. 45	c. 25	c. 45	c. 25	c. 45	c. 25	c. 25	c. 50	c. 35	c. 25	c. 25	c. 25
24 do	c. 50	c. 45	c. 30	c. 45	c. 30	c. 45	c. 25	c. 25	c. 50	c. 35	c. 25	c. 25	c. 25
31 do	c. 50	c. 45	c. 30	c. 45	c. 30	c. 45	c. 25	c. 25	c. 50	c. 35	c. 25	c. 25	c. 25
7 sept.	c. 65	c. 60	c. 30	c. 60	c. 30	c. 60	c. 25	c. 25	c. 75	c. 45	c. 25	c. 25	c. 25
14 do	c. 70	c. 65	c. 30	c. 65	c. 30	c. 65	c. 25	c. 25	c. 75	c. 45	c. 25	c. 25	c. 25
21 do	c. 75	c. 65	c. 30	c. 65	c. 30	c. 75	c. 25	c. 25	c. 75	c. 45	c. 25	c. 25	c. 25
28 do	c. 75	c. 65	c. 30	c. 65	c. 30	c. 75	c. 25	c. 25	c. 75	c. 45	c. 25	c. 25	c. 25
5 oct.	c. 75 à 90	c. 65 à 80	c. 30	c. 65	c. 30	c. 25 à 30	c. 25	c. 25	c. 75	c. 45	c. 25	c. 25	c. 25
12 do	c. 90	c. 80	c. 30	c. 80	c. 30	c. 25	c. 25	c. 25	c. 100	c. 60	c. 25	c. 25	c. 25
19 do	c. 90	c. 80	c. 30	c. 80	c. 30	c. 50	c. 25	c. 25	c. 100	c. 60	c. 25	c. 25	c. 25
26 do	c. 90	c. 85	c. 30	c. 85	c. 30	c. 50	c. 25	c. 25	c. 100	c. 60	c. 25	c. 25	c. 25
2 nov.	c. 90	c. 85	c. 30	c. 85	c. 30	c. 90	c. 25	c. 25	c. 100	c. 60	c. 25	c. 25	c. 25
9 do	c. 90	c. 85	c. 30	c. 85	c. 30	c. 90	c. 25	c. 25	c. 100	c. 60	c. 25	c. 25	c. 25
16 nov.	c. 90	c. 85	c. 30	c. 85	c. 30	c. 90	c. 25	c. 25	c. 100	c. 60	c. 25	c. 25	c. 25
23 do	c. 90	c. 85	c. 30	c. 85	c. 30	c. 90	c. 25	c. 25	c. 100	c. 60	c. 25	c. 25	c. 25
30 do	c. 90 à 75 } c. 95 à 90 }	c. 80 à 85 } c. 85 }	c. 30	c. 85	c. 30	c. 85	c. 25	c. 25	c. 100	c. 60	c. 25	c. 25	c. 25
7 déc. à la clôt.	c. 90	c. 85	c. 30	c. 85	c. 30	c. 85	c. 25	c. 25	c. 100	c. 60	c. 25	c. 25	c. 25

NOTE.—Toute la houille transportée sur les lacs est chargée et déchargée sans aucun frais au navire.

VALEUR totale des articles de commerce reçus de l'Amérique Britannique du Nord pour passer en transit immédiat sur le territoire des Etats-Unis, pour être transbordés dans des ports des Etats-Unis, ou destination de l'Amérique Britannique du Nord, et expédiés ainsi, durant chaque année de 1873 à 1895 inclusivement.

Année	PAYS DE PROVENANCE.					PAYS DE DESTINATION.				
	Amérique Britannique du Nord.					Amérique Britannique du Nord.				
	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et l'île du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et le Labrador.	Total.	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et l'île du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et le Labrador.	Total.
1873	495,289	12,894,164	5,240	.....	13,394,693	5,282,290	21,320,174	181,720	.....	26,784,184
1874	449,655	13,616,344	97,691	.....	14,163,690	7,150,036	19,843,169	317,534	.....	27,310,739
1875	443,370	17,342,933	265,074	.....	18,042,577	8,990,596	20,283,639	517,060	.....	29,800,295
1876	261,443	22,134,275	195,047	1,137	22,591,902	9,102,600	14,658,358	658,836	94	24,419,868
1877	160,658	11,092,619	218,418	.....	12,471,695	2,870,422	15,551,238	544,018	2,475	18,977,153
1878	163,978	11,627,114	412,966	.....	12,204,068	361,268	11,436,470	524,013	934	12,912,685
1879	194,129	11,606,332	280,079	55	12,081,095	889,539	11,526,877	476,824	2,347	12,889,587
1880	215,131	16,782,315	17,271	.....	17,134,717	1,643,716	14,866,663	531,436	288	17,642,103
1881	171,383	16,758,108	72,555	.....	17,002,046	1,778,836	20,857,827	719,268	333	23,356,264
1882	164,900	28,265,083	113,018	87	28,543,178	2,732,665	34,005,845	855,784	1,190	37,595,484
1883	561,731	29,204,631	36,973	25	29,802,820	2,455,557	35,878,389	971,307	7,335	39,312,568
1884	656,233	12,574,653	188,041	633	13,523,613	1,635,442	16,448,942	1,475,833	5,186	22,939,385
1885	933,806	12,280,453	308,691	.....	13,523,613	1,740,900	16,165,293	1,615,293	781	19,700,468
1886	1,684,730	9,303,864	369,104	32,079	10,861,020	2,040,298	18,369,429	1,825,178	6,174	20,241,079
1887	1,165,973	9,606,175	213,816	.....	11,594,721	1,621,748	19,930,296	1,635,841	.....	22,187,955
1888	1,525,048	6,417,701	372,934	27,134	8,542,817	1,781,028	18,469,169	370,322	1,137	13,611,696
1889	2,596,233	8,355,178	294,859	89,853	11,336,123	2,484,787	18,939,957	665,327	2,704	22,146,975
1890	3,070,657	12,449,772	306,897	174,584	16,001,910	5,277,210	21,690,198	913,106	4,690	27,335,204
1891	3,859,079	15,310,945	422,806	187,640	19,700,470	5,605,614	21,695,992	547,144	34,273	27,883,023
1892	4,303,062	19,005,704	201,373	328,116	23,928,255	2,079,733	24,189,181	6,962	26,704,114	
1893	16,409,697	15,404,425	381,986	381,986	17,885,573	2,082,357	20,282,400	409,055	26,289	26,720,111
1894	1,070,676	15,649,861	845,069	273,467	17,342,903	1,831,417	17,880,688	463,471	6,640	20,182,216
1895	1,199,782	17,774,108	411,567	236,415	13,621,862	1,834,745	19,320,714	558,991	7,844	21,732,294

ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN.

VALEUR totale des articles de commerce reçus des principaux pays étrangers et autres pour passer en transit immédiat sur le territoire des États-Unis ou pour être transbordés immédiatement dans des ports des États-Unis en destination d'autres pays étrangers, et ainsi expédiés, pour chaque année de 1868 à 1895, inclusivement.

Année expirée le 30 juin.	Pays de provenance.					Pays de destination.					Autres pays.	Valeur totale des articles reçus et expédiés.	
	Grande-Bretagne et Irlande.	Allemagne.	Possessions de l'Amérique du N.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	Grande-Bretagne et Irlande.	Allemagne.	Possessions de l'Amérique du N.	Mexique.			Cuba.
1868.	10,664,576	132,074	4,864,209	14,997	4,263,621	1,576,157	2,025,023	3,212,123	14,375,519	481,643	116,521	1,304,875	21,516,604
1869.	10,891,698	150,382	5,852,678	60,715	2,373,474	1,767,037	2,693,325	1,547,612	15,033,821	448,300	73,875	1,209,861	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	983,375	23,191,860
1871.	13,473,915	322,110	9,954,060	344,179	1,367,573	1,913,200	4,031,319	1,033,307	18,406,475	346,872	345,224	1,211,840	25,375,037
1872.	17,633,231	227,232	9,276,169	174,104	2,227,422	1,847,162	2,743,494	5,622,819	24,042,790	368,151	179,570	1,737,496	31,885,320
1873.	19,144,815	250,704	13,304,693	286,600	5,737,904	1,284,462	5,144,175	5,622,325	26,784,134	235,113	319,771	1,993,617	40,089,185
1874.	18,832,900	211,907	14,043,690	151,920	4,563,809	926,300	5,391,201	3,866,642	27,310,739	665,214	520,493	1,096,337	40,086,283
1875.	18,657,276	325,648	18,062,577	115,527	2,962,963	1,466,738	1,791,200	2,958,258	29,410,988	1,135,004	600,061	1,163,508	42,062,665
1876.	14,304,197	290,489	12,591,902	226,315	2,962,963	1,466,738	1,791,200	2,958,258	29,410,988	1,135,004	600,061	1,163,508	42,062,665
1877.	13,327,085	337,897	12,471,695	158,852	1,095,451	1,466,738	1,791,200	2,958,258	29,410,988	1,135,004	600,061	1,163,508	42,062,665
1878.	10,084,510	375,768	12,204,058	146,822	3,041,957	1,481,333	9,577,050	2,252,572	12,869,587	336,968	174,757	1,272,032	38,507,749
1879.	8,795,340	521,917	12,031,095	232,320	3,006,090	1,942,405	8,175,951	3,658,477	17,042,103	300,148	224,848	1,776,594	37,704,048
1880.	10,311,139	620,704	17,194,747	229,655	3,642,550	2,222,122	9,122,079	2,739,246	23,356,264	671,008	319,257	2,421,526	58,065,459
1881.	14,898,052	721,344	17,002,046	217,444	5,662,926	3,812,036	11,592,806	3,336,361	39,312,568	800,025	353,552	3,081,375	58,878,327
1882.	18,911,037	755,560	28,543,178	380,100	3,126,069	4,276,712	11,089,865	2,738,994	27,989,388	2,748,434	221,061	2,650,635	36,814,392
1883.	20,242,222	1,149,195	18,419,220	281,309	3,655,568	4,345,878	7,235,519	3,771,524	19,700,458	1,262,515	119,376	2,346,146	37,438,588
1884.	14,038,694	948,901	13,593,613	308,124	4,853,354	3,568,544	8,510,097	3,803,566	20,241,079	1,279,399	452,700	2,751,423	34,038,264
1885.	11,064,186	1,462,414	10,801,020	216,078	6,797,879	4,730,760	10,052,219	4,353,992	22,187,955	608,121	3,997,596	3,961,358	42,766,121
1886.	13,142,644	1,670,952	12,592,617	308,293	8,568,229	4,568,298	6,853,195	2,651,043	15,611,656	3,766,186	892,158	5,768,297	47,403,253
1887.	13,707,240	1,517,511	8,342,817	290,497	9,054,736	5,052,610	6,353,059	4,581,064	22,146,975	4,781,110	1,215,399	6,450,301	55,699,426
1888.	19,080,647	2,582,456	16,002,654	639,050	9,759,256	6,475,119	11,968,808	5,040,940	27,883,023	5,028,318	966,851	7,985,977	69,567,737
1889.	20,664,427	2,735,546	19,780,470	565,338	6,977,901	6,475,119	11,968,808	6,995,419	26,704,114	4,953,911	1,472,980	9,299,451	12,089,492
1890.	20,879,851	2,519,238	19,780,470	565,338	6,977,901	6,475,119	11,968,808	6,995,419	26,704,114	4,953,911	1,472,980	9,299,451	12,089,492
1891.	21,394,783	2,630,871	23,928,255	1,383,455	11,054,445	8,936,228	20,111,287	7,986,637	22,790,216	4,543,455	2,586,919	16,645,187	71,507,575
1892.	20,387,339	3,466,885	17,865,573	1,652,200	10,131,171	14,426,669	18,394,865	11,154,933	20,182,216	4,543,455	2,586,919	16,645,187	71,507,575
1893.	19,641,622	3,916,742	19,031,011	1,898,367	9,916,742	19,031,011	18,394,865	11,154,933	20,182,216	4,543,455	2,586,919	16,645,187	71,507,575
1894.	18,531,083	4,122,889	19,621,862	2,515,091	10,420,277	10,465,981	20,362,325	6,684,735	21,722,204	1,951,985	1,951,985	10,243,561	65,677,193

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

COMMERCE DE TRANSPORT ÉTRANGER.

VALEUR des importations et des exportations des Etats-Unis, transportées respectivement en chemins de fer et autres moyens de voiturage, dans des navires américains et dans des navires étrangers, durant chacun des exercices de 1857 à 1895, inclusivement, avec la proportion transportée dans des navires américains (le numéraire et l'or en lingots sont compris de 1857 à 1879, inclusivement), vu qu'on ne peut donner séparément le mode de transport des espèces et des articles de commerce.

Exercice expiré le 30 juin.	IMPORTATIONS.				EXPORTATIONS.				IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS TOTALES.				Proportion transportée dans des navires américains.	
	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	Ench. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	Ench. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	Ench. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.		Total.
1857		259,116,170	101,773,971		251,214,857	111,745,825		510,331,027	213,519,796		723,850,823		70.5	
1858		203,700,016	78,913,134		243,491,288	81,153,133		467,191,304	160,066,267		607,257,571		73.7	
1859		216,123,428	122,644,702		249,617,933	107,171,509		465,741,381	229,816,211		695,557,592		66.9	
1860		228,164,855	134,001,359		279,082,992	121,039,394		507,247,757	255,040,793		762,288,550		68.5	
1861		201,544,055	134,106,098		179,972,733	69,372,180		381,516,788	203,478,278		584,995,066		65.2	
1862		92,274,100	113,497,629		125,421,318	104,517,667		217,695,418	218,015,296		435,710,714		50.0	
1863		109,744,680	143,870,340		132,127,891	169,880,691		241,872,471	343,056,031		584,928,502		41.4	
1864		81,912,077	148,350,818		102,849,409	237,442,730		184,061,486	485,793,548		669,855,034		27.5	
1865		74,365,116	174,170,336		93,017,766	262,839,588		167,402,872	437,010,124		604,412,996		27.7	
1866		112,040,395	333,471,763		213,671,466	351,794,928		329,711,861	685,226,691		1,010,938,552		32.2	
1867		117,209,536	300,622,035		180,625,368	280,708,368		297,834,904	581,330,403		879,165,307		33.0	
1868		122,965,225	248,659,583		175,106,348	301,886,491		297,981,873	560,546,074		848,527,947		33.1	
1869		136,802,224	300,512,231		153,154,748	285,979,781		289,956,772	586,492,012		876,448,784		35.6	
1870		153,295,710	309,140,510		199,732,324	329,786,973		353,064,172	655,822,576		1,009,647,152		31.2	
1871	15,187,354	163,285,710	363,020,644		190,378,462	392,801,932		22,988,510	911,896,288		1,132,474,268		28.5	
1872	17,633,681	177,280,802	445,416,733		168,044,709	393,929,579		27,650,770	889,346,362		1,212,328,233		28.5	
1873	17,070,548	174,739,834	471,806,765		10,719,430	494,915,886		27,869,978	966,723,651		1,340,899,221		25.8	
1874	14,513,333	176,027,778	405,320,135		8,509,205	533,886,949		20,388,235	869,920,536		1,210,519,399		26.5	
1875	13,083,859	157,872,726	382,949,568		7,304,356	156,385,066		23,023,540	813,354,987		1,142,904,312		26.7	
1876	12,148,967	143,389,704	321,139,500		6,324,487	167,686,467		314,237,732	884,736,517		1,119,434,544		26.7	
1877	10,697,640	151,834,067	329,565,883		6,707,170	164,826,214		314,237,732	867,991,129		1,194,046,627		26.5	
1878	12,963,900	145,499,282	307,407,565		7,511,365	166,531,624		314,237,732	876,920,536		1,202,708,609		22.6	
1879	11,983,323	143,630,853	310,499,599		128,425,339	600,769,633		20,981,393	1,219,289,232		1,503,593,404		17.18	
1880	19,142,465	149,317,368	503,494,913		198,029,209	720,102,721		25,459,521	1,224,265,434		1,547,531,974		16.22	
1881	17,195,213	133,631,146	491,840,269		116,365,324	777,162,714		34,973,317	1,269,002,983		1,545,081,831		15.44	
1882	22,854,946	130,266,826	571,517,802		96,962,919	641,460,967		227,229,745	1,212,978,769		1,475,151,861		16.60	
1883	23,003,948	136,002,290	564,175,576		104,418,210	694,331,348		48,092,892	1,258,906,024		1,408,211,302		14.76	
1884	20,140,294	135,046,207	512,511,192		98,652,828	615,287,007		46,714,068	1,179,798,199		1,379,518,566		15.01	
1885	21,149,476	112,864,052	443,513,801		82,001,691	636,004,705		45,332,775	1,073,911,113		1,314,960,966		15.01	
1886	24,555,683	118,042,817	491,937,636		78,406,680	581,937,477		43,700,350	1,165,194,508		1,408,502,979		13.80	
1887	27,562,059	121,365,433	543,392,216		72,901,233	621,802,292		48,951,725	1,149,356,746		1,408,502,979			

VALEUR des importations et des exportations des Etats-Unis, transportées respectivement (n chemin de fer et autres moyens de
voiturage, etc.—*Fin.*)

Exercice expiré le 30 juin.	IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS.			TOTAL DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.				Proportion transportée dans des navires américains.	
	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires étrangers.		En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires étrangers.		En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.		Par des navires étrangers.		Total.
		\$	\$		\$	\$		\$	\$			
1886.....	32,200,459	123,525,298	568,222,357	22,147,368	67,332,175	606,474,984	54,356,827	190,857,473	1,174,697,321	1,419,911,621	13.44	
1889.....	38,227,861	120,782,910	586,120,881	28,436,517	83,022,198	630,942,660	66,664,378	203,805,108	1,217,063,541	1,487,533,027	13.70	
1890.....	40,621,361	124,948,948	623,740,100	32,949,902	77,502,138	747,376,644	73,576,263	202,451,086	1,371,116,744	1,647,139,093	12.29	
1891.....	40,932,755	127,471,678	676,511,763	31,923,439	78,968,047	773,589,324	72,856,194	206,439,725	1,450,101,087	1,729,397,006	11.94	
1892.....	39,726,695	139,139,891	648,535,976	33,220,620	81,033,844	916,023,675	72,947,224	220,173,735	1,564,550,651	1,857,680,610	11.85	
1893.....	44,121,094	127,095,434	695,184,394	43,862,947	70,670,073	733,132,174	87,984,041	197,765,507	1,428,316,568	1,714,066,116	12.2	
1894.....	29,623,095	121,561,193	503,810,334	49,221,427	73,707,023	769,212,122	78,844,522	195,268,216	1,273,022,456	1,547,135,194	13.3	
1895.....	33,201,988	108,229,615	590,538,362	49,902,754	62,277,581	695,357,830	83,191,742	170,507,196	1,285,896,192	1,569,508,130	11.7	

NOTES.—1. Les quantités transportées en wagons et autres voitures par terre n'étaient pas mentionnées séparément avant le 1er juillet 1870. 2. De 1862 à 1879, inclusivement, les exportations comprennent l'or et les espèces.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant la valeur totale des marchandises étrangères transportées en transit et transbordées entre les États-Unis et les possessions britanniques de l'Amérique, chaque année, de 1871 à 1895.

Exercice terminé le 30 juin.	Marchandises pour transit et transbordement reçues des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.			Expédiées en transit ou transbordées à destination des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.		
	Par terre.	Par eau.	Total.	Par terre.	Par eau.	Total.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1871.....	6,035,585	1,918,475	7,954,060	15,624,591	2,781,884	18,406,475
1872.....	8,237,859	1,038,310	9,276,169	19,357,342	4,685,448	24,042,790
1873.....	11,700,787	1,693,906	13,394,693	20,178,666	6,605,518	26,784,184
1874.....	12,695,590	1,468,100	14,163,690	20,572,299	6,938,430	27,510,739
1875.....	16,890,022	1,152,555	18,042,577	23,794,129	6,006,166	29,800,295
1876.....	21,301,262	1,290,640	22,591,902	19,369,958	5,049,930	24,419,888
1877.....	10,835,642	1,636,053	12,471,695	17,066,855	1,910,298	18,977,153
1878.....	10,314,534	1,889,524	12,204,058	11,914,321	998,364	12,912,685
1879.....	10,098,998	1,982,097	12,081,095	12,030,635	858,952	12,889,587
1880.....	15,265,177	1,869,570	17,134,747	16,388,673	653,430	17,042,003
1881.....	15,200,967	1,801,079	17,002,046	22,828,270	527,994	23,356,264
1882.....	24,665,029	3,873,149	28,538,178	36,613,465	982,019	37,595,484
1883.....	26,382,370	3,420,450	29,802,820	38,389,318	923,250	39,312,568
1884.....	13,043,498	375,729	13,419,227	22,120,587	818,798	22,939,385
1885.....	12,755,686	767,927	13,523,613	19,105,476	594,982	19,700,458
1886.....	9,593,344	1,267,676	10,861,020	19,428,867	812,212	20,241,079
1887.....	9,377,041	2,127,680	11,504,721	20,178,365	2,009,590	22,187,955
1888.....	6,309,024	2,033,793	8,342,817	13,347,876	2,063,780	15,411,656
1889.....	8,303,171	3,032,952	11,336,123	19,299,966	2,849,263	22,149,229
1890.....	13,524,298	2,477,612	16,001,910	24,788,152	2,547,052	27,335,201
1891.....	15,065,925	1,714,545	19,780,470	25,185,706	2,697,317	27,883,023
1892.....	21,346,413	2,581,842	23,928,255	23,989,746	2,714,368	26,704,114
1893.....	13,807,662	4,077,911	17,885,573	20,151,432	2,568,679	22,720,111
1894.....	13,501,664	3,840,429	17,342,093	17,974,332	2,207,884	20,182,216
1895.....	14,068,922	5,552,940	19,621,862	18,752,226	2,970,068	21,722,294

NOTE.—Ce mouvement ne fait pas partie du commerce d'importation et d'exportation.

B.—TABLEAU indiquant le tonnage de certains articles transportés

ANNÉES.	CÉRÉALES.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres céréales.*
	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	443,043	723,453	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	621,130	96,144	23,164	59,210	77,071
1880.....	8,266	966,052	1,156,619	106,247	20,893	26,340	86,673
1881.....	6,926	444,832	475,823	81,587	30,321	15,484	61,588
1882.....	9,372	642,215	251,687	96,650	22,180	43,372	53,300
1883.....	9,047	573,740	522,978	58,787	51,607	95,246	67,595
1884.....	7,251	790,409	198,216	65,008	52,696	71,462	51,944
1885.....	6,869	565,922	359,982	64,587	8,234	10,211	47,505
1886.....	9,005	993,129	354,765	62,854	7,278	3,073	59,782
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	4,236	33,807
1893.....	2,367	1,093,927	252,283	49,651	24,714	6,518	20,656
1894.....	2,909	903,361	275,377	89,700	100,874	5,288	22,620
1895.....	2,240	280,550	94,403	77,868	87,839	205	59,400

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

sur les canaux de l'Etat de New-York, pendant une période de vingt-sept 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	243,558	1,462,590	377,592	2,347,403
1873.....	1,745,171	53,363	62,581	216,706	1,625,859	415,968	2,374,477
1874.....	1,767,598	24,511	82,955	173,590	1,413,162	232,544	1,926,762
1875.....	1,305,550	36,603	95,305	186,785	1,217,091	233,219	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	1,236,881	250,573	1,763,541
1878.....	1,912,734	8,385	65,642	139,927	889,873	210,078	1,313,905
1879.....	1,833,399	27,634	99,568	136,021	971,074	314,411	1,548,708
1880.....	2,371,090	93,613	139,993	144,487	959,342	370,884	1,709,319
1881.....	1,116,561	78,650	205,005	113,756	1,092,003	337,873	1,827,287
1882.....	1,118,776	58,921	122,786	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	210,610	1,400,670
1885.....	1,063,310	12,215	38,726	161,272	1,025,941	195,750	1,433,904
1886.....	1,489,886	10,878	152,030	112,002	857,884	269,914	1,402,708
1887.....	1,552,764	21,368	224,979	124,054	905,424	243,578	1,539,403
1888.....	1,166,958	2,596	43,881	106,344	1,219,680	259,269	1,631,770
1889.....	1,296,896	3,278	78,135	112,100	1,094,897	234,948	1,523,358
1890.....	1,167,901	5,800	26,804	93,181	830,154	202,072	1,157,291
1891.....	1,092,355	1,960	36,770	81,232	881,502	215,686	1,217,150
1892.....	937,999	524	40,073	93,216	832,397	136,612	1,102,822
1893.....	1,450,116	536	25,204	52,094	741,934	102,275	922,043
1894.....	1,400,129	267	22,614	70,353	609,368	37,641	740,243
1895.....	602,505	4,263	59,402	71,334	766,723	144,076	1,045,798

D.—TABLEAU indiquant le tonnage de certains articles transportés sur le canal

ANNÉES.	CÉRÉALES.						
	Farine.	Blé.	Mais.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*.....	45,674	313,825	120,599	20,951	.....	904	1,987
1872.....	26,651	239,998	254,902	6,085	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	23,356	2,673	18,552
1890.....	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891.....	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042
1892.....	17,046	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815
1893.....	15,235	258,392	441,092	18,599	31,283	3,671	36,981
1894.....	33,628	279,993	169,233	28,353	27,962	567	60,673
1895.....	44,044	203,088	164,894	8,689	18,236	1,007	46,463

*Exercice.

†Pommes, farine, toutes sortes, pois, pommes de terre.

Welland, pendant une période de vingt-cinq années qui ont fini le 31 décembre 1895.

ANNÉES.	MARCHANDISES LOURDES.							
	Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur l. canaux du St-Laur.	Houille.	Minerais.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
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	378,540
1877.....	464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
1878.....	493,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	333,741
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	123,113	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.....	419,736	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	3,135	240,349
1891.....	367,177	127	1,610	2,567	7,953	224,644	3,415	240,316
1892.....	527,426	163	1,567	878	3,666	211,616	355	218,245
1893.....	805,253	6	2,075	374	8,139	233,096	.....	243,690
1894.....	591,409	.....	3,072	159	977	203,608	.....	207,816
1895.....	486,421	185	6,245	54	2,819	158,866	1,140	169,309

E.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié, pendant les vingt-sept dernières années.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Mais.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. *	Total.	Augmen- tation.	Diminution.
	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'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	767,734	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	1,449,934	85·64	.....
1888.....	534	469,965	494,110	6,589	68,922	10,997	1,717	1,052,834	33·87	.....
1889.....	845	457,922	579,526	16,380	61,175	34,167	5,160	1,155,175	46·88	.....
1890.....	195	329,531	498,641	58,563	45,202	16,903	4,362	953,397	21·23	.....
1891.....	1,071	733,967	137,679	43,779	14,803	66,278	2,594	1,000,171	27·18	.....
1892.....	2,485	611,177	141,506	37,570	70,363	3,997	3,472	870,570	10·69	.....
1893.....	424	1,086,834	240,767	38,986	21,981	6,156	243	1,395,391	77·43	.....
1894.....	327	887,908	265,947	69,707	99,898	5,191	2,123	1,331,101	69·26	.....
1895.....	98	271,975	83,611	71,185	85,507	205	15	508,596	.....	35·21

* Pommes, farines de toutes sortes, pois et pommes de terre.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

SUPPLÉMENT du tableau E, indiquant les chargements à Oswégo pendant la même période.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles *	Total.	Augmenta- tion.	Diminution.
	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x		
1869.....	7,361	141,860	28,585	66,794	1,113	8,569	14,033	267,815	.....	..
1870.....	11,440	115,732	10,120	77,906	3,953	7,402	11,628	238,181	.....	11'06
1871.....	10,043	123,173	70,218	72,675	1,806	6,250	13,259	297,424	11'05	.....
1872.....	4,773	57,865	27,148	62,172	684	6,751	10,425	169,818	.....	36'59
1873.....	4,061	53,361	10,578	46,337	670	6,019	10,739	131,765	.....	50'80
1874.....	.....	108,288	46,127	77,007	1,103	7,053	3,747	243,325	.....	9'14
1875.....	1,728	32,690	3,034	75,083	3,308	4,989	5,931	126,763	.....	52'67
1876.....	967	21,890	1,324	63,336	117	5,703	6,638	99,975	.....	62'67
1877.....	855	28,955	3,308	80,306	316	6,603	6,556	126,399	.....	52'61
1878.....	1,394	24,171	1,383	50,381	.....	10,598	5,222	93,149	.....	65'21
1879.....	734	25,740	9,268	71,693	.....	16,623	3,110	127,168	.....	52'51
1880.....	951	17,466	15,656	82,743	.....	12,593	5,996	135,410	.....	49'43
1881.....	758	25,352	8,064	62,793	290	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.....	790	675	2	44,580	.....	716	1,370	48,133	.....	82'02
1888.....	384	2,206	168	6,237	.....	.....	2,196	11,191	.....	95'82
1889.....	473	8,002	8,950	40,096	16	1,405	1,003	59,945	.....	77'61
1890.....	545	10,378	10,408	26,639	8	4,635	2,356	54,969	.....	79'47
1891.....	192	4,298	1,652	27,418	.....	2,130	3,620	39,410	.....	85'28
1892.....	273	4,806	5,657	5,283	.....	199	2,340	18,558	.....	93'07
1893.....	119	2,036	3,968	8,476	.....	237	2,784	17,620	.....	93'43
1894.....	8	10,293	10,514	17,160	.....	.....	2,609	40,584	.....	84'84
1895.....	66	3,073	7,352	1,900	1,816	.....	258	14,465	.....	94'23

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

F.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland, pendant les vingt-quatre années qui ont pris fin le 31 décembre 1895.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge. *	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †	Total.
	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.
1869*.....	44,110	310,090	119,541	3,920	.....	680	1,541	479,882
1872.....	26,648	231,056	254,534	693	7,594	64	2,300	524,889
1873.....	30,660	345,720	180,042	643	1,188	3	3,557	563,813
1874.....	24,017	406,157	181,128	377	5,953	.....	3,301	620,933
1875.....	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876.....	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877.....	13,588	248,804	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	448,931
1878.....	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	.....	2,100	389,296
1879.....	10,588	271,545	114,276	803	1,196	.....	2,387	430,795
1880.....	12,467	240,601	162,891	.....	477	.....	1,418	417,853
1881.....	9,655	121,393	103,075	252	.....	6	1,371	235,752
1882.....	12,205	205,876	54,797	537	.....	1,954	225	275,594
1883.....	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884.....	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885.....	13,322	114,090	117,536	618	1,116	.....	1,628	248,310
1886.....	19,418	146,151	218,897	.....	4,891	.....	14,581	403,928
1887.....	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	.....	12,149	375,543
1888.....	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889.....	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890.....	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891.....	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058
1892.....	17,046	229,569	192,548	6,433	37,173	9,392	32,548	524,709
1893.....	15,232	257,203	441,092	18,461	31,283	3,671	36,981	803,923
1894.....	33,628	270,514	169,233	28,353	27,962	.....	60,587	590,277
1895.....	43,895	202,636	161,894	8,689	18,236	.....	46,435	484,785

* Exercice.

† Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

G.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre les ports des États-Unis, pendant les vingt-cinq années qui ont pris fin le 31 décembre 1895.

Année.	CÉRÉALES.										MARCHANDISES LOURDES.				
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.*	Total.	Fer pour chemin de fer.	Sel.	Houille.	Mine-rais.	Total.		
	Tonn x.	Tonn x.	Tonn x.	Tonn x.	Tonn x.	Tonn x.	Tonn x.	Tonn x.	Tonn x.	Tonn x.	Tonn x.	Tonn x.	Tonn x.		
1869	30,681	211,085	91,149	2,942	7,400	667	1,006	337,530	68,064	14,334	80,086	23,566	235,962		
1870	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	.....	608	234,337	24,040	13,230	49,843	95,741	242,264	
1871	10,805	127,727	101,329	1,920	1,188	3	392	233,366	4,669	13,826	40,507	170,242	232,176		
1872	8,290	229,053	125,927	1,920	5,948	.....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	260,895	
1873	1,881	113,832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	244,451		
1874	5,187	96,247	58,138	1,732	1,905	500	403	162,405	8,976	5,531	29,395	107,110	227,844		
1875	3,342	107,306	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	.....	8,688	8,336	172,868	233,975	
1876	1,316	65,542	60,026	850	277	.....	341	128,361	.....	10,713	3,892	150,583	178,723
1877	159	53,701	33,401	1,551	464	.....	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	148,741	
1878	.....	30,611	16,122	1,551	296	.....	.....	48,580	4,743	3,515	371	65,945	92,954
1879	.....	34,320	30,031	924	.....	.....	10	65,285	1,313	5,570	.....	83,858	18,380
1880	.....	30,227	32,433	587	731	684	14	65,285	.....	4,076	.....	158,552	6,464
1881	107	54,352	66,128	735	.....	.....	8,579	132,406	1,200	6,901	8	210,790	24,891
1882	2,041	40,956	53,707	735	731	.....	8,170	114,422	698	5,899	.....	196,462	15,100
1883	1,715	50,956	53,707	735	9,874	.....	11,528	189,825	.....	1,694	.....	198,416	218,039
1884	194	53,238	63,229	732	882	.....	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	
1885	7,591	37,078	94,048	1,732	4,790	.....	18,201	118,263	.....	5,328	.....	189,964	11,364
1886	11,780	39,969	83,431	1,732	12,050	.....	10,859	157,530	.....	15	4,406	82,789	627
1887	8,563	39,969	102,974	2	26,510	179	11,528	189,825	63	1,601	56	173,259	2,309		
1888	5,017	39,229	147,045	2	27,492	.....	20,497	236,208	.....	1,587	896	227,476	1,200
1889	2,204	31,527	180,842	6,519	27,080	.....	20,497	275,619	.....	504	208	162,231	1,520
1890	6,802	32,697	127,464	8,113	52,823	.....	26,119	253,444	.....	292	705	186,572	183,895
1891	11,018	26,350	131,222	6,433	36,935	864	31,992	244,550	.....	576	2	206,827	184,472	
1892	6,588	28,187	198,777	16,731	35,935	.....	36,352	311,389	.....	344	.....	206,827	297
1893	17,795	53,846	10,539	28,095	27,621	.....	60,452	198,358	181	297	.....	188,521	188,518
1894	10,169	27,881	100,512	7,904	17,020	.....	46,316	209,802	.....	246	.....	149,480	149,917
1895	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

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-cinq années qui ont pris fin le 31 décembre 1895.

Année.	Total sur les canaux de New-York.	Total sur le canal Welland.	Total sur les chemins de fer New-York-Central et Erié.	Quantité acquittée à Buffalo et Tonawanda par le canal Erié.	Quantité acquittée à Oswego par le canal.	Quantité acquittée 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	1,557,509	243,325	374,226
1875.....	1,305,550	417,936	2,343,241	1,017,559	126,763	177,908
1876.....	1,064,293	409,788	2,875,803	783,331	99,975	162,405
1877.....	1,408,984	464,181	2,493,683	1,223,100	126,899	180,586
1878.....	1,912,734	403,403	3,695,764	1,644,301	93,149	128,361
1879.....	1,833,399	438,564	4,353,617	1,565,543	127,168	87,826
1880.....	2,371,090	442,182	4,732,385	2,065,184	135,410	48,580
1881.....	1,116,561	269,395	4,983,722	878,842	115,638	65,285
1882.....	1,118,776	306,482	3,885,577	864,826	126,804	64,002
1883.....	1,379,000	372,236	4,422,461	1,191,974	72,507	132,496
1884.....	1,236,986	305,734	3,639,805	1,078,909	70,132	114,422
1885.....	1,063,310	273,905	4,105,594	918,352	59,847	118,203
1886.....	1,489,886	414,812	3,802,262	1,353,591	59,216	172,888
1887.....	1,552,764	394,971	3,847,766	1,449,984	48,133	157,530
1888.....	1,166,958	419,786	3,197,734	1,052,834	11,191	189,825
1889.....	1,296,896	542,043	3,654,984	1,155,175	59,945	236,208
1890.....	1,167,901	519,291	4,336,199	953,397	54,969	275,619
1891.....	1,092,355	367,177	3,565,381	1,000,171	33,410	253,444
1892.....	937,999	527,426	5,913,013	870,570	18,558	244,550
1893.....	1,452,563	805,250	5,107,426	1,395,391	17,620	311,389
1894.....	1,400,129	590,409	4,281,056	1,331,101	40,584	293,148
1895.....	602,505	486,421	3,798,574	508,596	14,465	209,802

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894 et 1895.

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.
	173	68,250	285	73,057	99	67,637	364	97,794	921	306,738
	Tonneaux.	Tonneaux.		Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		
1884.										
Blé.....	38,859		11,618		5,461		75,474		131,412	
Maïs.....	10,841		13,609		26,452		67,909		118,811	
Orge.....	90								90	
Seigle.....	477								477	
Avoine.....	872				7,963		1,911		10,746	
Houille.....	497		28,275		301		10,154		39,227	
Bardeaux, bois de chauffage et articles en bois.....	548		2,538		49		30		3,165	
Diverses marchandises.....	2,073		3,804		11,793		428		18,103	
Bois de service... pds M.P.	3,393,351		1,680,976		8,987,658		18,126,215		32,188,100	
Bois de charpenten. pds cub.z	437,356		2,107,780				159,647		2,704,783	
Douves.....nombre.			75,000		33,741		301,267		410,008	
	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.....									11	
Houille.....	1,005		20,318				18,560		39,883	
Diverses marchandises.....	1,941		3,689		1,111		1,086		7,827	
Bardeaux, artic. en bois, etc.	223		9		53		58		343	
Bois de service, scié, pds M.P.	7,725,105		8,681,081		9,381,654		20,935,270		46,723,110	
Bois de charp.,... pds cub.z	601,516		2,849,526		20,692		113,682		3,585,416	
Douves.....nombre	104,000		44,000		83,500				231,500	
Bois de chauffage.....cordes			783						783	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	261	95,928	426	123,297	118	86,937	358	108,344	1163	414,506
		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.
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.....									608	
Houille.....	4,007		45,018				11,647		60,672	
Diverses marchandises.....	2,936		6,728		23,687		281		33,622	
Bardeaux, artic. en bois, etc.	329				252		215		1,152	
Bois de service scié, pds M.P.	6,915,399		15,719,631		8,953,478		18,405,961		49,994,460	
Bois de charp.,... pds cub.z	564,827		2,335,205				35,500		2,935,532	
Douves.....nombre	221,280		697,933						919,213	
Bois de chauffage.....cordes.			390						390	

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	250	86,344	372	101,745	107	94,029	163	46,152	892	328,270
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
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										
Houille	1,436		25,165				2,108		28,709	
Diverses marchandises.	2,179		4,609		24,395		415		31,598	
Bardeaux, artic. en bois, etc. .	1,716		1,081		26				2,823	
Bois de service, scié. pds M.P.	2,894,767		12,329,728		4,161,349		15,091,355		34,477,199	
Bois de charp. pds cubes.	498,770		1,285,594						1,784,364	
Douves			266,697						266,697	
Bois de chauffage. cordes.	299		466						765	
	No. | Tonnage.	No. | Tonnage.	No. | Tonnage.	No. | Tonnage.	No. | Tonnage.	No. | Tonnage.	No. | Tonnage.	No. | Tonnage.	No. | Tonnage.	
	242 | 86,838	339 | 93,450	114 | 104,505	219 | 60,500	914 | 345,293					
	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, artic. en bois, etc. .	66		84		141		6		297	
Bois de service, scié. pds M.P.	5,262,700		11,977,905		4,451,360		12,539,672		34,230,637	
Bois de charp. pds cubes	687,728		1,555,307		19,000				2,262,035	
Douves	106,972		211,436				34,000		352,408	
Bois de chauffage. cordes.	179		201						380	
	No. | Tonnage.	No. | Tonnage.	No. | Tonnage.	No. | Tonnage.	No. | Tonnage.	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, artic. en bois, etc. .			1				51		52	
Bois de service, scié. pds M.P.	5,789,226		11,632,330		11,792,850		21,026,211		50,240,617	
Bois de charp. pds cubes.	924,645		2,934,989						3,859,634	
Douves	35,700		194,649						220,349	
Bois de chauffage. cordes.			46						46	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	342	110,056	443	117,401	202	204,542	142	50,622	1129	482,620
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	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 service, pds M. P.	5,921,240	5,167,201	10,274,335	14,290,800					35,653,576	
Bois de charp. pds cub.	1,141,194	3,395,832							4,537,026	
Douves	12,255	19,947							32,202	
Bois de chauffage	15	566							581	
	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.
1891.										
Blé	62,859	56,953	36,425	33,853					190,090	
Maïs	20,510	9,550	137,852	17,039					184,951	
Orge			5,444	4,061					9,505	
Avoine			50,212	1,076					51,288	
Pois	390								390	
Seigle	29,581	11,296	16,361	7,343					64,581	
Houille	158	20,388		3,851					24,397	
Diverses marchandises	8,369	6,007	37,537	2,578					54,491	
Bardeaux, art. en bois, etc.				4					4	
Bois de service, scié, pds M. P.	4,268,874	4,648,824	8,067,351	18,745,628					35,730,677	
Bois de charp. pds cub.	449,406	566,109							1,015,515	
Douves	1,000								1,000	
Bois de chauffage										
	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	
Maïs	17,477	7,369	146,080	21,631					192,548	
Orge			3,995	2,438					6,433	
Avoine			36,935						36,935	
Pois	524								524	
Seigle	5,066		3,718	608					9,392	
Houille	775	13,350		1,365					15,490	
Diverses marchandises	2,139	2,786	44,117						49,042	
Bardeaux, art. en bois, etc.	1		45	9					55	
Bois de service scié, pds M. P.	6,278,253	7,504,256	10,494,692	26,832,564					51,109,765	
Bois de charp. pds cub.	754,213	1,421,260	2,601	1,310					2,179,384	
Douves	46,800	32,838							79,638	
Bois de chauffage										

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	193	100,107	143	58,652	390	375,632	236	122,326	962	656,767
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
1893.										
Blé	83,447	31,185	72,671	68,628	255,931					
Maïs	23,817	12,946	313,246	91,083	441,092					
Orge	1,527	183	16,189	562	18,461					
Avoine	223		27,903	3,038	31,164					
Pois										
Seigle			3,216	455	3,671					
Houille	638	13,580		5,849	20,067					
Diverses marchandises	6,179	286	44,976	1,647	53,088					
Bardeaux, art. en bois, etc. . . .		15	22		37					
Bois de service, scié, pds M. P. . .	13,750,267	2,748,941	17,359,573	41,863,852	75,722,633					
Bois de charp. pds cub. . .	836,048	1,437,893	5,133		2,279,074					
Douves nombre		18,484			18,484					
Bois de chauffage. cordes. .										
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	199	104,649	112	57,668	287	279,621	144	63,770	742	505,708
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1894.										
Blé	98,583	54,444	79,715	37,095	268,840					
Maïs	10,368	5,614	122,211	31,040	169,233					
Orge	258		28,095		28,353					
Avoine	175	107	27,621		27,903					
Pois										
Seigle										
Heuille	1,483	1,892	61	11,109	14,545					
Diverses marchandises	16,949	664	83,198	1,977	102,788					
Bardeaux, art. en bois, etc. . . .	22				22					
Bois de service, scié, pds M. P. . .	8,423,295	279,330	11,719,664	31,891,456	52,313,745					
Bois de charp. pds cub. . .	771,328	1,578,931			2,350,309					
Douves nombre										
Bois de chauffage. nombre .										

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Fin.*

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.
	209	108,776	151	73,895	205	223,743	101	41,327	666	447,741
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1895.										
Blé		72,895		68,935		29,345		30,723		201,898
Maïs		16,854		3,724		126,943		17,369		164,890
Orge		798		162		7,729				8,689
Avoine		1,531		246		16,442				18,219
Pois										
Seigle								4,426		8,412
Houille		2		3,984				1,324		108,746
Diverses marchandises		37,356		2,361		67,705		1,079		1,962
Bardeaux, art. en bois, etc. . .		20				863				
Bois de serv., scié. pds M.P.		1,057,146		248,071		9,385,890		14,929,734		25,620,841
Bois de construction . . . pds c.		1,027,913		2,049,368				35,000		3,112,281
Douves										
Bois de chauffage . . . cordes.										

TABLEAU indiquant la quantité du fret monté par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, pendant la saison de navigation en 1895.

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.
	210	109,401	157	75,086	219	238,165	101	42,982	687	465,634
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		
1895.										
<i>Classe n° 3.</i>										
Ciment et chaux hydraulique.	1,860									1,860
Poisson	4									4
Fer, en gueuse	56									56
“ tout autre	2,522				32					2,554
Sel	940									940
Acier	555									555
Tous autres articles	778		491		1,813					3,082
<i>Classe n° 4.</i>										
Faïence et poterie	16				25					41
Marbre					860					860
Clous	1,226									1,226
Peinture	82				12					94
Poix et goudron	98									98
Sucre	1,460				6,621					8,081
Étain	436									436
Tous autres produits	2,544		2		52,851					55,397
<i>Classe n° 5.</i>										
Articles en bois	95		2		31					128
<i>Classe spéciale.</i>										
Houille	1,104		461		116,118		2,769			150,452
Pierre, non ouvrée							3,096			3,096
Cryolithe ou minéral chimiq.			784				356			1,140
Total	13,376		1,740		178,363		36,221			230,100

Les navires à vapeur canadiens ont transporté	13,776
do voiles do do	1,740
do vapeur américains do	178,363
do voiles do do	36,221

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

FRET PASSÉ PAR LE CANAL WELLAND.

RÉCAPITULATION.

CANAL WELLAND—ALLANT À L'OUEST.

La quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains pendant la saison de navigation en 1895, est comme suit :—

Sommaire.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens	13,776	
Voiliers do	1,740	
Quantité totale, navires canadiens		15,516
Vapeurs américains	178,363	
Voiliers do	36,221	
Total, navires américains		214,584
Grand total de la quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains		230,100

SOMMAIRE de la quantité de fret passé sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1895.

Sommaire.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens, montée	13,776	
do descente	151,820	
Total, vapeurs canadiens		165,596
Voiliers canadiens, montée	1,740	
do descente	122,741	
Total, voiliers canadiens		124,481
Quantité totale, navires canadiens		290,077
Vapeurs américains, montée	178,363	
do descente	265,849	
Total, vapeurs américains		444,212
Voiliers américains, montée	36,221	
do descente	81,516	
Total, voiliers américains		117,737
Quantité totale, navires américains		561,949
Total, navires canadiens et américains		852,026
	Allant à l'est.	Allant à l'ouest.
Navires canadiens	274,561	15,516
Navires américains	347,365	214,584
Total	621,926	230,100

J.—Liste des gros navires allégés à l'élevateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, indiquant leurs tonnages, dimensions, tirant d'eau et cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1895—*Suite*.

NAVIRES CANADIENS—À VAPEUR—*Fin*.

Date de l'arrivée	Noms des navires.	Cargaisons de grain et de fret en vrac passés par le canal.				Cargaisons totales passées par le canal.			Tirant d'eau dans le canal.	Destination.	Cott de l'allègement par boisseau.	H. M.		
		Blé.	Mais.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Mais.	Seigle.					Avoine.	Fret en vrac.	Ton.x.	pdbs pes
1895.														
4 août.	Rosedale	53,809				1,602				1,602	12 3	Duluth.	Kingston.	1 45
12 do.	Algonquin	63,883				1,902				1,902	13 9	do	do	1 15
20 do.	Bannockburn	54,302				1,649				1,649	13 6	do	do	1 15
9 do.	Rosedale	53,023				1,608				1,608	12 3	Supérieur.	do	1 0
8 sept.	do	53,970				1,613				1,619	13 6	do	do	1 0
11 do.	Bannockburn	55,297				1,659				1,659	13 6	Duluth.	do	2 0
24 do.	Algonquin	62,700				1,852				1,852	13 6	Supérieur.	do	2 30
30 do.	Rosedale	54,463				1,634				1,634	13 7	Et-William.	do	1 50
30 do.	Bannockburn	37,126				1,114		578		1,114	13 2	Duluth.	do	2 10
10 oct.	Arabian	28,626				859				859	13 6	do	do	1 50
16 do.	Bannockburn	53,712				1,611				1,611	12 11	do	do	1 30
27 do.	Arabian	36,127				1,084				1,084	12 11	do	do	1 50
14 nov.	Bannockburn	49,525				1,485				1,485	12 10	do	do	2 40
21 do.	Bannockburn	35,618				1,069				1,069	13 0	do	do	3 15
21 do.	Bannockburn	49,970				1,499				1,499	12 10	do	do	2 15
21 do.	Winnipeg	44,525				1,336				1,336	13 0	do	do	1 30
21 do.	Selkirk	44,423				1,332				1,332	13 0	do	do	4 25
24 do.	Myles	34,261				1,028				1,028	12 11	do	do	1 15
27 do.	Tecumseh	27,421				823				823	13 0	do	Prescott.	3 0
30 do.	Algonquin	58,006				1,741				1,741	13 0	do	do	2 15
30 do.	Rosedale	47,885				1,422				1,422	13 6	do	do	1 35
4 déc.	Arabian.	36,351				1,090				1,090	12 11	do	do	2 15
4 do.	Bannockburn	50,543				1,526				1,526	13 0	do	Kingston.	1 30
		1,116,034				33,485		578		34,288				

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR—*Suite*.

Date de l'arrivée	Noms des navires.	Blé.	Mais.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Mais.	Seigle.	Avoine.	Fret en vrac.	Tirant d'eau dans le canal.	Destination.	Cott de l'allègement par boisseau.	H. M.
26 do.	John Duncan	54,054				1,514				1,514	13 7	Chicago	Kingston.	1 30
29 do.	Walter Vail	51,478				1,442				1,442	13 9	do	Ogdensburg.	3 35
29 do.	George Spencer	43,821				1,285				1,285	13 1	do	do	1 25
29 do.	G. W. Morley	49,794				1,305				1,305	13 5	do	Kingston.	1 5
30 do.	A. G. Lindsay	45,845				993				993	13 2	do	do	3 45
30 do.	Iron Age	44,807				1,241				1,241	13 4	do	Ogdensburg.	3 30
1er mai.	Elfinmere	37,004				1,063				1,063	13 5	do	Kingston.	1 45
2 do.	F. H. Prince	53,274				1,492				1,492	13 6	do	do	1 10
4 do.	Sisnoa	36,924				1,108				1,108	13 6	do	do	1 10
4 do.	Nicaragua	56,325				1,690				1,690	13 5	do	Ogdensburg.	4 25
6 do.	Gov. Smith	10,087				297				297	13 6	do	do	2 25
7 do.	H. R. James	48,576				1,361				1,361	13 7	do	Kingston.	3 15
9 do.	Omaha	48,859				1,376				1,376	14 0	do	do	3 0
11 do.	Denver	49,112				1,415				1,415	13 9	do	do	2 35
13 do.	Topoka	50,518				1,321				1,321	13 7	do	Ogdensburg.	3 20
15 do.	John Rugee	47,194				1,098				1,098	13 6	do	Ogdensburg.	1 15
20 do.	J. J. Hill	39,197				1,098				1,098	13 6	do	Kingston.	2 20
20 do.	J. R. Langdon	14,119				300				300	14 0	do	Ogdensburg.	2 45
27 do.	Denver	49,802				1,395				1,395	13 11	do	do	3 0
28 do.	H. R. James	40,026				1,146				1,146	13 8	do	do	2 0
28 do.	John Rugee	49,709				1,392				1,392	13 6	do	do	4 45
3 juin.	Omaha	49,709				1,331				1,331	13 6	do	do	3 15
3 do.	A. G. Lindsay	39,848				1,116				1,116	13 6	do	do	1 5
10 do.	F. H. Prince	19,279				540				540	13 8	do	do	4 15
14 do.	A. McVittie	43,802				1,229				1,229	13 8	do	do	3 50
17 do.	H. R. James	47,830				1,340				1,340	13 8	do	do	1 50
18 do.	Gov. Smith	27,616				774				774	13 8	do	do	3 35
18 do.	John Rugee	43,802				1,403				1,403	13 7	do	Kingston.	1 35
23 do.	Kate Butroni	50,006				881				881	13 6	Duluth.	do	3 45
26 do.	A. G. Lindsay	31,422				1,345				1,345	13 7	Chicago	do	1 20
29 do.	F. H. Prince	40,689				1,139				1,139	13 4	do	do	1 5
1er juill.	W. L. Frost	48,802				1,297				1,297	13 8	do	do	3 50
3 do.	A. McVittie	41,696				1,008				1,008	13 6	do	do	2 0
5 do.	H. R. James	40,689				1,189				1,189	13 6	do	do	3 5
8 do.	A. G. Lindsay	48,872				1,459				1,459	13 6	do	do	2 5
11 do.	Gov. Smith	48,872				1,269				1,269	13 6	do	do	3 50
14 do.	Wm. J. Averill	36,643				1,341				1,341	13 8	do	do	3 30
14 do.	W. A. Haskell	47,889				1,012				1,012	13 6	do	do	3 35
14 do.	J. R. Langdon	36,133				1,065				1,065	13 6	do	do	2 0
15 do.	A. G. Lindsay	38,020				1,262				1,262	13 6	do	do	3 35
21 do.	F. H. Prince	45,051				1,382				1,382	13 6	do	do	3 35
23 do.	A. McVittie	35,046				982				982	13 6	do	do	3 45
24 do.	H. R. James	48,852				1,367				1,367	13 6	do	do	1 15
28 do.	Gov. Smith	21,015				589				589	13 11	do	do	
29 do.	Omaha	48,852				894				894	13 11	do	do	
31 do.	W. J. Averill	21,015				894				894	13 11	do	do	

J.—Listre des gros navires allégés à l'élevateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, indiquant leurs tonnages, dimensions, tirant d'eau et cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1895—Suite.

NAVRES AMÉRICAINS À VAPEUR—Fin.

Date de l'arrivée	Noms des navires.	Cargaisons de grain et de fret en vrac passées par le canal.						Cargaisons totales passées par le canal.		Tirant d'eau au milieu.	Destination.		Coût par boisseau.	Temps employé à l'allègement.
		Blé.	Maïs.	Orge.	avoine.	Blé.	Maïs.	Orge.	avoine.		Fret en vrac.	Ton x.			Pis pos.	De	A
1895.														
4 août.	W. A. Haskell.....	Boisseaux.								527	1,530	Chicago	Ogdensburg.	1 25
5 do	J. R. Langdon.....	35,786							772	1,331	7	do	do	1 40
8 do	F. H. Prince.....	19,969							509	1,645	13	do	do	3 20
9 do	A. McVittie.....	40,567							337	1,517	7	do	do	1 30
12 do	H. R. James.....	42,113							451	1,607	7	do	do	1 30
14 do	John Rugee.....	41,233							1,296	1,296	6	do	do	1 15
15 do	John Duncan.....	46,253							1,484	1,484	6	Duluth.	Kingsston.	2 0
15 do	Omaha.....	49,461							1,361	1,361	6	Chicago	do	1 0
15 do	Gov. Smith.....	48,610							574	1,610	6	do	Ogdensburg.	1 10
19 do	W. J. Averill.....	17,142							521	1,470	6	do	do	2 25
20 do	Denver.....	25,800							1,274	1,274	4	do	Kingsston.	3 0
21 do	St. Lawrence.....	45,469							1,608	1,608	3	do	Ogdensburg.	3 15
23 do	Gov. Smith.....	41,679							1,178	1,178	4	Duluth.	do	1 30
23 do	Nicaragua.....	59,245							1,728	1,728	3	Chicago	Ogdensburg.	3 10
30 do	A. McVittie.....	57,574							884	1,509	6	do	do	2 40
1er sept.	H. R. James.....	8,697							513	1,560	6	do	do	1 25
2 do	John Rugee.....	5,990							381	1,300	6	do	do	3 45
8 do	Gov. Smith.....	48,500							245	1,359	8	do	do	2 45
10 do	Pueblo.....	88,240					1,053		498	1,629	5	do	do	4 15
14 do	J. R. Langdon.....	40,735							294	1,359	8	do	do	3 15
14 do	F. H. Prince.....	44,746							1,141	1,435	12	do	do	3 15
14 do	Omaha.....	42,073							1,252	1,252	11	do	do	4 0
15 do	Monteagle.....	43,072							1,179	1,179	3	do	Kingsston.	11 20
17 do	Denver.....	40,022							1,263	1,263	6	do	Ogdensburg.	4 20
18 do	A. McVittie.....	34,878							977	1,509	8	do	do	5 0
18 do	John Rugee.....	46,760							1,282	1,282	5	do	do	3 5
19 do	H. R. James.....	41,980							371	1,547	5	do	do	3 50
27 do	J. R. Langdon.....	42,339							286	1,472	13	do	do	4 50
30 do	W. A. Haskell.....	16,399							382	1,381	5	do	Oswego.	3 0
1er oct.	Pueblo.....	57,523							784	1,324	1	Milwaukee.	do	1 15
3 do	F. H. Prince.....	18,866							1,132	1,132	11	Chicago.	Oswego.	3 30
3 do	Monteagle.....	44,103							535	1,236	8	do	Ogdensburg.	3 50
3 do	Omaha.....	13,290							388	1,551	13	do	do	8 0
6 do	A. McVittie.....	41,633							857	1,468	0	do	do	4 0
7 do	H. R. James.....	41,158							615	1,153	3	do	do	3 0
9 do	John Rugee.....	21,796							817	1,271	9	do	do	5 0
14 do	Gov. Smith.....	23,412							602	1,323	0	do	do	3 55
16 do	J. R. Langdon.....	14,737							945	1,358	0	do	do	3 55
20 do	W. A. Haskell.....	18,044							817	1,323	0	do	do	3 40
21 do	W. J. Averill.....	45,750							602	1,547	12	do	Oswego.	2 05
23 do	Omaha.....	33,715							952	1,453	9	do	Ogdensburg.	4 45
26 do	F. H. Prince.....	17,893							731	1,280	12	do	Oswego.	2 45
27 do	Pueblo.....	51,225							473	1,480	10	do	Ogdensburg.	3 05
28 do	H. R. James.....	15,294							482	1,141	10	do	do	2 45
28 do	John Rugee.....	40,728							487	1,426	13	do	do	5 50
31 do	Gov. Smith.....	34,019							381	1,145	8	do	do	4 10
5 do	Denver.....	40,374							1,397	1,397	6	do	do	4 50
7 do	J. R. Langdon.....	15,254							387	1,375	0	do	do	5 0
10 do	W. H. Prince.....	31,901							381	1,358	0	do	do	3 15
14 do	W. J. Averill.....	13,259							276	1,429	13	do	do	5 55
15 do	A. McVittie.....	30,533							187	1,528	0	do	do	3 15
18 do	H. R. James.....	19,893							1,172	1,172	11	do	do	2 0
21 do	John Rugee.....	44,047							195	1,429	10	do	do	5 25
24 do	Gov. Smith.....	23,594							477	1,239	9	do	do	3 30
27 do	Omaha.....	31,471							429	1,422	12	do	do	5 20
27 do	J. R. Langdon.....	40,818							760	1,143	11	do	do	3 30
29 do	Monteagle.....	37,354							33,307	1,475	12	do	do	3 30
29 do	F. H. Prince.....	21,036							1,349	1,349	9	do	do	1 45
6 do	W. A. Haskell.....	404,263							152,678	152,678	.....	do	do	.....

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et de Welland, jusqu'au lac Érié, pendant les saisons de navigation en 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894 et 1895.

Articles.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.
<i>Classe 3.</i>													
Briques.....	78	200	44	66	3	187	84	252	469	1,570	3,169	1	24
Ciment et chaux hydraulique.....	508	219	117	498	1,740	1,177	823	62	2,380	1,570	3,169	2,281	1,869
Argile, chaux et sable.....	56	.....	.....	.....	134	95	80	26	206	240	465	253	.....
Poisson.....	.....	.....	13	.....	95	1	.....	.....	7	426	.....	512	.....
Gypse.....	8,725	2,081	12,356	6,629	153	9,148	15,513	20,003	2,855	1,171	6,576	20	.....
Ter, chemin de fer.....	2,460	43	23	10	368	573	250	20	112	74	25	25	56
do en gruese.....	528	366	290	76	1,997	297	290	584	595	887	543	114	1,231
do tout autre.....	5,324	802	1,574	5,609	4,197	3,509	4,216	7,440	4,891	2,034	906	843	932
Σ Sal.....	3	142	7	1	423	3	3	1	.....	209	426	248	328
Ancr.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	145	.....	.....	.....
Pierre, pour la taille.....	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	.....	.....	3	.....	.....
Fleur de farine.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48	.....	.....	.....	.....	.....
Foin.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Farines.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Avoine.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fommes de terre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Graines, de toutes sortes.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Produits agricoles non énumérés, légumes.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Peaux vertes.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chevaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Saindoux et huile de saindoux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lard.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Laine.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tous autres articles non énumérés.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 3.....	17,994	3,707	14,428	13,896	8,702	15,244	21,495	28,974	11,071	6,076	11,776	4,087	4,904
<i>Classe 4.</i>													
Cendres, potasse et perlasse.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fabricerie et poterie.....	137	47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de teinture, etc.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Meubles.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 4.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<i>Classe 5.</i>													
Verrerie, toutes sortes.....	156	160	32	39	53	77	71	23	30	152	365	175	394
Manille.....	5	17	.....	7	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mélasse.....	3	.....	.....	23	9	7	56	453	560	276	43	43	20
Clous.....	1,085	160	205	389	147	578	738	11	64	2	44	500	1,149
Huile, en barils.....	122	80	10	36	28	22	9	24	61	15	70	8	31
Peinture.....	103	161	24	36	80	39	49	13	22	15	26	152	67
Pois et gondron.....	30	1	.....	5	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Résine.....	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Centre de soude.....	1,801	1,427	164	975	1,116	1,196	766	554	377	352	68	94	84
Pierre taillée.....	1,801	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sucre.....	375	290	64	316	207	98	7	551	412	1,320	2,218	2,724	1,430
Beurre.....	1,669	1,852	10	549	2,225	198	480	40	23	27	34	327	396
Beurre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Térébenthine.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bianc de plomb.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bianc de zérou.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Whisky, bière, etc.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Marchandises non énumérés.....	2,008	1,001	712	1,008	619	1,259	1,422	1,180	810	538	799	900	1,268
Total, classe 5.....	8,957	5,687	1,725	3,678	5,373	4,066	3,873	3,277	2,989	3,394	4,769	5,352	5,651
<i>Classe 6.</i>													
Barils, vides.....	179	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pois de service, scés, sur navires.....	318	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 6.....	497	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<i>Classe spéciale.</i>													
Houille.....	40	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total.....	27,488	9,425	16,155	16,801	14,075	19,310	25,370	31,951	14,060	9,470	16,545	9,439	10,555

Articles.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.	Ton x.
<i>Classe 3.</i>													
Briques.....	78	200	44	66	3	187	84	252	469	1,570	3,169	1	24
Ciment et chaux hydraulique.....	508	219	117	498	1,740	1,177	823	62	2,380	1,570	3,169	2,281	1,869
Argile, chaux et sable.....	56	.....	.....	.....	134	95	80	26	206	240	465	253	.....
Poisson.....	.....	.....	13	.....	95	1	.....	.....	7	426	.....	512	.....
Gypse.....	8,725	2,081	12,356	6,629	153	9,148	15,513	20,003	2,855	1,171	6,576	20	.....
Ter, chemin de fer.....	2,460	43	23	10	368	573	250	20	112	74	25	25	56
do en gruese.....	528	366	290	76	1,997	297	290	584	595	887	543	114	1,231
do tout autre.....	5,324	802	1,574	5,609	4,197	3,509	4,216	7,440	4,891	2,034	906	843	932
Σ Sal.....	3	142	7	1	423	3	3	1	.....	209	426	248	328
Ancr.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pierre, pour la taille.....	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fleur de farine.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Foin.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Farines.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Avoine.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fommes de terre.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Graines, de toutes sortes.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Produits agricoles non énumérés, légumes.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Peaux vertes.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chevaux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Saindoux et huile de saindoux.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lard.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Laine.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tous autres articles non énumérés.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 3.....	17,994	3,707	14,428	13,896	8,702	15,244	21,495	28,974	11,071	6,076	11,776	4,087	4,904
<i>Classe 4.</i>													
Cendres, potasse et perlasse.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fabricerie et poterie.....	137	47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de teinture, etc.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Meubles.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 4.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
<i>Classe 5.</i>													
Verrerie, toutes sortes.....	156	160	32	39	53	77	71	23	30	152	365	175	394
Manille.....	5	17	.....	7	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mélasse.....	3	.....	.....	23	9	7	56	453	560	276	43	43	20
Clous.....	1,085	160	205	389	147	578	738	11	64	2	44	500	1,149
Huile, en barils.....	122	80	10	36	28	22	9	24	61	15	70	8	31
Peinture.....	103	161	24	36	80	39	49	13	22	15	26	152	67
Pois et gondron.....	30	1	.....	5	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Résine.....	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Centre de soude.....	1,801	1,427	164	975	1,116	1,196	766						

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 depuis 1883 jusqu'à 1895, inclusivement.

Articles.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
<i>Classe 3.</i>													
Briques.....								4					
Ciment et chaux hydraulique.....			41			4							
Poisson.....	1		31		2	4			1		5	5	
Fer, chemin de fer.....	142	40	45				520	1	10	1	102		181
do tout autre.....	8		1						494				214
Sel.....										1			
Acier.....	38	15				3							
Pierre, pour la taille.....													
Pommes.....	785	53,707	63,229	93,593	1,709	102,974	147,045	6,519	8,113	6,433	16,751	28,995	7,904
Orge.....	66,128	1,715	124	7,591	83,431	8,563	3,017	180,842	127,494	131,222	198,777	105,329	100,512
Mais.....	2,041				11,780	8,563		3,204	6,802	11,018	6,588	17,795	10,169
Fleur de farine.....													
Foin, pressé.....	8,579	8,170	13,201	10,726	10,726	11,598	17,224	20,482	26,096	31,724	36,352	60,380	46,316
Farines, de toutes sortes.....	1		882	4,790	12,050	26,510	27,492	27,080	52,823	36,935	23,870	27,621	16,442
Tourteaux oléagineux.....	731	9,874					1						
Pommes de terre.....													
Seigle.....	662	511	236	44	44	179	151	185	256	50	864	16	14
Cereales, de toutes sortes.....	54,282	40,956	53,235	37,678	37,678	30,999	39,229	31,527	32,097	26,950	28,187	53,846	27,881
Blé.....	3		2	2	2	39		14	42				8
Produits agricoles, légumes.....	60	73	414	170	170	2	1	1	3	2	2	4	
Peaux vertes et salées, etc.....	6	6	1	1	1	2	32	30	10	10	1		6
Chevaux.....	5	7	13	13	14	19	14	15	2	29			30
Saindoux et huile de saindoux, etc.....	12	4	106	108	108	19	21	88	73	1	52	56	87
Vianades, autres que le lard.....	163												
Lard.....		1											
Moutons.....	95		1,125	86	86	18	452		1,237	70	80	1,484	1,536
Laine.....													
Total, classe 3.....	133,782	115,092	117,470	174,359	157,820	189,986	237,188	275,803	255,553	244,433	311,647	294,654	211,300
<i>Classe 4.</i>													
Instruments aratoires.....	1				9								
Poterie et faïence.....	1												
Meubles.....	25	16	21	24	24	30	30	1	7		6		2

Verrerie, de toutes sortes.....									1				57	30
Cloons.....	51	26	2	2	8				1	44				
Huile, en barils.....	206	255	6	6				3						
Peaux.....	6													59
Centre de sonde.....	87	7	38	38			2							
Pierre, taillée.....														15
Sucre.....	5	26	21	21	63	151	190	298	167	46	83			
Blanc de plomb.....	136		824	469	469	1,453	1,679	1,822	1,865	1,331	1,693	2,976	7,056	
Whisky, bière et tous autres spiritueux.....	941	481	2	2	2									
Marchandises, non énumérées.....									2,041	1,422	1,782	3,033	7,762	
Total, classe 4.....	1,479	812	2	916	573	1,638	1,902	2,075	2,041	1,422	1,782	3,033	7,762	
<i>Classe 5.</i>														
Barils vides.....														
Bois de service, scié, sur navires.....	34,139	43,713	44,668	43,776	29,345	28,333	55,074	38,030	45,504	54,173	68,985	62,905	41,574	
Cercles.....	26												446	
Traverses de chemin de fer, sur navires.....														
Bardeaux.....	9	76	111	463		6	51				13		500	
Douves, saloirs.....	25													
Bois de charpente, sur navires.....														
Articles en bois, etc.....	30	11	2	2	26	141	333	8	4	54				
Total, classe 5.....	34,279	43,800	44,779	44,241	29,371	28,562	55,458	38,038	45,508	54,227	69,007	62,905	42,320	
<i>Classe spéciale.</i>														
Houille.....	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	1,124	615	1,382	651	2,123	727	603	
Pierre, propre à la taille.....							1,681	18	1,773					
Cryolithe.....								1,620						
Total, classe spéciale.....	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	2,805	2,253	3,155	651	2,123	727	603	
Grand total.....	174,912	163,997	167,225	224,916	189,427	221,064	297,353	318,259	306,237	300,733	384,559	361,319	262,585	

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 1895.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par canaux du St-Laurent
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Shickluna".....	480	223	257
Voilier canadien "Dunmore".....	1,305	670	635
do "Selkirk".....	1,474	783	691
do "Winnipeg".....	1,472	791	681
Total.....	4,731	2,467	2,264

Nombre de cargaisons de blé.....	4
Quantité passée par le canal Welland jusqu'à Kingston.....	4,731 ton'x
do transbordée à Kingston.....	2,467 do
do transportée à Montréal sans transbordement à Kingston....	2,264 do

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 1895.

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".....	448	.....	448
do "Arabian".....	1,157	616	541
do "Cuba".....	252	.....	252
do "Melborne".....	392	.....	392
do do.....	252	.....	252
do "Niagara".....	701	362	339
Total.....	3,202	978	2,224

Nombre de cargaisons de maïs.....	6
Quantité passée par le canal Welland jusqu'à Kingston.....	3,202 ton'x
do transbordée à Kingston.....	978 do
do transportée à Montréal sans transbordement à Kingston....	2,224 do

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

RÉCAPITULATION du nombre de navires passés par le canal Welland avec cargaisons de grain à destination de Montréal, la quantité transbordée à Kingston, et la quantité transportée à Montréal, pour la saison de 1895.

	Nombre de cargaisons.	Total.
Blé.....	4	
Maïs.....	6	
Total.....		10
	Tons.	Tons.
Quantité de blé passée par le canal Welland à destination de Montréal.....	4,731	
do mais do do	3,202	
Total passé par le canal Welland.....		7,933
Quantité des susdites cargaisons transbordée à Kingston, savoir :—		
Blé.....	2,467	
Maïs	978	
Total transbordé.....		3,445
Quantité des susdites cargaisons transportée à Montréal sans transbordement à Kingston, savoir :—		
Blé.....	2,264	
Maïs.....	2,224	
Total de la quantité à Montréal.....		4,488
Total.....		7,933

O.—TABLEAU indiquant la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur les navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1895.

	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.
	79	56,210	44	33,337	43	38,934	13	9,664	179	138,145
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		
Orge	798	162						960		
Maïs.....	15,489	3,193		38,422		4,663		61,767		
Avoine.....	1,476	178						1,654		
Pois.....										
Seigle										
Blé	56,949	58,372		17,857		13,045		146,223		
Totaux	74,712	61,905		56,279		17,708		210,604		

79 cargaisons sur des vapeurs canadiens, quantité totale..... 74,712 ton'x
 44 do do voiliers do do 61,905 do
 43 do do vapeurs américains do 56,279 do
 13 do do voiliers do do 17,708 do

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

QUANTITÉ totale de grain arrivée à Kingston sur des navires qui ont passé par le canal Welland pendant la saison de navigation de 1895.

Sommaire.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens—78 cargaisons de grain	74,712	
Voiliers do 44 do	61,905	
Total, navires canadiens.....		136,617
Vapeurs américains—43 cargaisons de grain	56,279	
Voiliers do 13 do	17,708	
Total, navires américains.....		73,987
Total, navires canadiens et américains		210,604
Distribué comme suit :—		
10 cargaisons arrivées à Kingston dans des nav. canadiens avec un chargement de Transbordé à Kingston.....	7,933 3,445	
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston.....		4,488
Navires arrivés à Kingston et qui ont déchargé toutes leurs cargaisons comme suit :—		
113 cargaisons dans des navires canadiens	128,684	
56 do do américains	73,987	
Quantité moyenne déchargée.....	202,671	
Quantité transbordée à Montréal.....	200,213	
Total, quantité transbordée de Kingston à Montréal.....		203,658
Quantité restant à Kingston.....		2,458
Total.....		210,604

Q.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston pour les saisons de navigation de 1894 et 1895.

	1894.		1895.	
	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.
Quantité arrivée à Kingston dans des nav. canadiens.	125	159,145	123	89,547
do do do américains.	84	106,236	56	48,598
Total.....	209	265,381	179	138,145
Quantité transbordée à Kingston dans des navires canadiens pour Montréal.....		240,557		203,658
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston.....		9,554		4,488
Quantité restant à Kingston.....		10,806		2,458
do transbordée pour Cardinal.....		3,888		
do transportée à l'élevateur d'Ogdensburg, N.-Y., et transbordée pour Montréal.....		576		
Total.....		265,381		210,604

4 navires ont transporté leurs cargaisons sans transbordement en 1895, contre aucun en 1894.

6 navires ont allégé leurs cargaisons en 1895, contre 19 en 1894.

169 navires ont déchargé toutes leurs cargaisons en 1895, contre 188 en 1894.

R.—ÉTAT indiquant le nombre de navires, leur tonnage, le nombre de passagers et la quantité de tonneaux de fret descendus par les canaux des rapides du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1895.

Destination.	Numéro de section.	Nombre de navires.	Tonnage des navires.	Nombre de passagers.	Classe trois.	Classe quatre.	Classe cinq.	Péages.
								§ c.
Prescott à Montréal.....	4	49	24,053	5,066	100	263		754 40
do Lachine.....	2	20	8,564	1,998	310	71		244 20
do Valleyfield.....	2	21	11,197	926	966	192		179 96
Dickinson's-Landing à Montréal.....	3	23	15,634			4		88 83
Valleyfield do.....	2	53	32,448	1,379	8	35		195 22
do à Lachine.....	1	184	19,102	1,856	1,184	393	37	152 78
Lachine à Montréal.....	1	292	62,118	18,128	514	275		534 38
Total.....		642	173,116	29,353	3,082	1,233	37	2,149 77

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

S.—LA QUANTITÉ de houille passée par le canal Welland depuis 1885 jusqu'à 1895, inclusivement, et le montant des péages perçus sur cette houille, sont comme suit :—

Année.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total, tonneaux.	Montant des péages perçus. — Taux, 20 c. par tonneau.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	\$	c.
1885.....		193,442	4,974	10,321	31,350	240,087	48,017	40
1886.....		184,564	5,400	22,187	49,724	261,875	52,375	00
1887.....		81,617	1,163	26,775	25,968	135,523	27,104	60
1888.....		172,381	878	17,365	27,183	217,807	43,561	40
1889.....		226,352	1,124	12,036	25,931	265,443	53,188	60
1890.....	80	116,616	615	17,280	22,781	202,372	38,222	30
1891.....		185,190	1,382	17,374	20,698	224,644	44,928	20
1892.....		183,244	651	12,391	15,330	211,616	42,284	13
1893.....		204,704	2,123	8,325	17,944	233,096	46,619	20
1894.....		187,794	727	1,269	13,947	203,737	40,789	93
1895.....	4	148,887	603	1,565	7,807	158,866	31,773	05

NOTE.—Les péages sur la houille bitumineuse passée par le canal Welland pendant la saison de 1890 ont été réduits de 20 à 10 centins le tonneau, par A. C. du 11 mai 1890, pour la saison de 1890 seulement, le taux pour 1891, 1892 et 1893 étant de 20 centins le tonneau pour le passage soit à l'est ou à l'ouest.

T.—ÉTAT indiquant la quantité de houille passée par les canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1895, inclusivement.

Année.	Quantité passée en franchise.	Quantité descendue à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.	Montant des péages perçus sur la quantité descendue à Montréal.	
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	\$	c.
1885.....	5,035	122,829	127,864	18,424	35
1886.....	3,301	118,802	122,103	17,820	70
1887.....	7,579	121,618	129,197	18,242	70
1888.....	8,341	123,050	131,391	18,423	90
1889.....	5,360	124,290	129,650	18,604	90
1890.....	6,538	135,168	141,706	20,275	20
1891.....	7,951	141,701	149,652	21,255	15
1892.....	7,543	157,134	164,677	23,570	10
1893.....	2,285	147,139	149,424	22,070	85
1894.....	16,213	169,552	185,765	25,432	80
1895.....		165,151	165,151	24,772	65

NOTE.—La houille monte en franchise les canaux du Saint-Laurent.

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 1893 à 1894, inclusivement.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1884.			
Alcalis, potasse et perlasse	36		10
Produits agricoles, non énumérés, légumes.			7
do do animaux.			2
Instrumentes aratoires			9
Orge	38		52
Houille		4,293	32,598
Maïs	55,552	53,707	9,552
Bestiaux			1
Poisson			13
Fleur de farine	9,659	1,715	
Meubles	10	16	17
Verrerie, de toutes sortes		1	10
Foin, pressé		13	
Chevaux		6	2
Peaux vertes, cornes et sabots		73	
Fer, tout autre		40	8
Cryolithe et miner. chim., et autre minéral, excep. le fer			10
Saïndoux et huile de saïndoux		7	2
Farines, de toutes sortes		8,170	5
Viandes, autres que le lard		4	28
Marbre		1	
Clous	1	26	
Avoine	872	9,874	
Huile, en barils	78	255	354
Pois	433		
Lard	318		
Seigle	477		
Sel			364
Pierre, pour la taille		15	2,059
“ taillée	317	7	190
Graines, de toutes sortes		511	111
Mouton		1	
Spiritueux, bière, etc.		26	11
Térébenthine	1		
Blé	84,822	40,975	2,549
Tous autres articles et marchandises non énumérés	37	480	104
Barils, vides	37	1	3
Bois de chauffage, sur navires			930
Bois de service, scié, sur navires	7,531	45,239	85
Douves et fonds, barils			22
“ pipes	200		487
“ Indes occidentales	863		406
Bardeaux		76	7
Bois de construction, carré	7,365		50,414
Articles en bois et bois en partie fabriqué	68	11	3
Total	168,715	165,543	100,425

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par A. C. du 28 mai 1884.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

 U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland,
 etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité des-	Quantité	Quantité
	endue jusqu'à Montréal.	descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	descendue à des ports américains.
1885.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse.....	97		
Pommes.....	513		
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....	1		
" " 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	
" tout autre.....	7		
Minéral 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	
" 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 le seigle à destination de Montréal, par un A. C. du 17 juin 1885, et une remise de 18 centins par tonneau à compter du 1er juillet 1885, par un A. C. du 4 juillet 1885.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland,
etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jus- qu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1886.			
Alcalis, potasse et perlasse.....	44	10	11
Pommes.....	49		
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....		1	1
Briques.....			41
Ciment et chaux hydraulique.....			26
Houille.....		49,724	5,400
Maïs.....	116,517	8,871	98,508
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
" tout autre.....	15	12	1
Saindoux et huile de saindoux.....	22	9	13
Farines, toutes sortes.....	125	18	13,201
Viandes, autres que le lard.....	67	64	1
Marbre.....		2	
Mélasse.....	28	7	
Clous.....			4
Avoine.....		41	4,790
Huile.....	6	28	6
Pois.....	608		
Lard.....	936	407	106
Peinture.....	1	1	
Guenilles.....			13
Sel.....		29	1
Pierre, pour la taille.....		4,314	
" ouvrée.....		103	38
Graines, toutes sortes.....	33	3	236
Sucre.....			3
Spiritueux, bière, etc.....	8	12	21
Tabac, brut.....	25		
Suif.....	1	2	1
Blé.....	86,815	969	53,258
Laine.....			1,125
Marchandises non énumérées.....	100	46	793
Barils vides.....	6	2	
Flottes.....		20	
Bois de service, scié, sur navires.....	18,707	7,546	53,124
Mâts, espars, etc.....		22	
Douves et fonds, barils.....		57	
" " pipes.....	332	339	
" " Indes occidentales.....	287	444	
Bardeaux.....		12	463
Bois de construction, carré.....	16,740	44,335	
Articles en bois.....	101	45	2
Total.....	244,514	118,127	234,254

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 21 avril 1886.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

 U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland,
 etc.—Suite.

Articles.	Quantité descendue jus- qu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1887.			
Alcalis, potasse et perlasse.....	113		
Pommes.....	33		
Produits agricoles, non énumérés, légumes.....			2
Instruments aratoires.....			9
Orge.....			1,709
Houille.....		25,968	1,163
Maïs.....	24,609	6,898	83,431
Poisson.....			2
Fleur de farine.....	6,140		11,780
Meubles.....	9	9	24
Chevaux.....	1	1	2
Peaux vertes et salées, etc.....			170
Fer, en gueuse.....		1,137	
“ tout autre.....		7	
Saindoux et huile de saindoux.....		6	14
Farines, de toutes sortes.....	87	42	10,726
Viandes, autres que le lard.....	29	15	18
Clous.....	1		
Avoine.....			12,050
Huile.....	14	190	8
Tourteaux oléagineux.....	17		
Pois.....	362		
Lard.....	418	86	108
Pierre, pour la taille.....		3,531	
ouvrée.....	12	543	
Graines.....		4	44
Sucre.....	15		1
Spiritueux.....		99	63
Blé.....	160,063	4,940	37,678
Laine.....			86
Toutes autres marchandises non énumérées.....	72	123	468
Barils, vides.....	88		24
Bois de service, scié.....	7,001	1,816	44,733
Douves et fonds, barils.....		27	
“ “ pipes.....	184		
“ “ Indes occidentales.....	131	838	
Bois de construction, carré.....	14,390	21,351	
Articles en bois et bois en partie ouvré.....	45	1	2
Total.....	213,834	67,632	204,315

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 21 mars 1887.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descen-	Quantité	Quantité
	due jusqu'à Montréal.	descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	descendue à des ports américains.
1888.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	85		
Pommes		45	
Orge			2
Ciment et chaux hydraulique			4
Houille		27,183	878
Maïs	66,443	25,469	102,974
Faïencerie et poterie		4	1
Pleur de farine	3,865		8,563
Meubles	2	1	30
Verrerie, de toutes sortes	3	2	
Foin, pressé		20	
Chevaux	2		
Peaux vertes et salées			39
Fer, en gueuse		549	
do tout autre	418	490	
Saindoux et huile de saindoux	54	12	18
Farines, de toutes sortes	100		11,598
Viandes, autres que le lard	39	6	14
Avoine			26,510
Huile		3	
Pois		54	
Lard	265	61	19
Guenilles			14
Seigle		632	179
Pierre, pour la taille		6,535	
do ouvrée		126	
Graines, de toutes sortes	12	1	48
Acier			3
Sucre		2	4
Spiritueux	3	2	151
Suif			1
Blé	93,915	14,365	39,999
Laine			18
Tous autres effets et marchandises non énumérés	105	34	1,435
Barils, vides	40		133
Bois de service, scié	5,174	4,515	45,818
Douves et fonds, barils	15	7	
do pipes	124		
do Indes occidentales	1,623	13	
do saloirs	1	1	
Bardeaux			6
Bois de construction, carré, sur navires	11,586	33,669	
Articles en bois	25		8
Total	183,899	113,801	238,467

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 20 avril 1888.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland
etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité des- cendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
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
Vianes, autres que le lard.....	32	2	3
Mélasse.....	.....	.....	88
Avoine.....	320	.....	27,492
Huile, en barils.....	4	2	.....
Tourteaux oléagineux.....	798	.....	.....
Pommes de terre.....	.....	.....	1
Lard.....	1,220	114	21
Seigle.....	1,284	634	.....
Sel.....	.....	316	.....
Pierre, pour la taille.....	.....	6,784	.....
do ouvrée.....	.....	11	2
do impropre à la taille.....	.....	375	1,681
Graines, de toutes sortes.....	3	.....	151
Spiritueux, bière, etc.....	20	8	190
Suif.....	.....	.....	13
Blé.....	70,815	7,241	39,229
Laine.....	.....	.....	452
Marchandises.....	193	129	1,591
Barils vides.....	.....	.....	173
Bois de service, scié.....	6,118	4,669	71,055
Mâts, espars, etc.....	.....	220	.....
Traverses de chemin de fer.....	.....	852	.....
Billots.....	.....	.....	158
Douves et fonds, barils.....	.....	4	.....
do pipes.....	202	304	.....
do Indes occidentales.....	68	559	.....
Bardeaux.....	.....	.....	51
Piquets, etc.....	.....	17	.....
Bois de construction, carré.....	9,302	70,579	240
Articles en bois, etc.....	.....	.....	2
Total.....	292,827	130,584	313,574

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 18 mars 1889.

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	11,584	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
Farine	222		20,482
Viandes			15
Avoine	479	73	27,030
Huile, en barils	6		
Tourteaux oléagineux	2		
Peinture			3
Pois			14
Lard	221	19	88
Pommes de terre			1
Seigle	1,120	1	
Sel		701	
Pierre, pour la taille		5,761	
do ouvrée		639	18
Graines, de toutes sortes	2		135
Spiritueux, etc.	26		228
Suif	54		
Blé	75,515	5,241	31,527
Blanc de plomb			1
Marchandises	142	32	1,822
Barils, vides			7
Bois de chauffage, sur navires		1,398	
Bois de service, scié, sur navires	3,195	3,767	47,590
do en radeaux	384		
Douves et fonds, pipes		187	
do Indes occidentales		36	
Bardeaux			14
Bois de construction, carré, sur navires		73,112	
do en radeaux		17,683	
Articles en bois	1		1
	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.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

 U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite*.

Articles.	Quantité des-	Quantité	Quantité
	descendue jusqu'à Montréal.	descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	descendue à des ports américains.
1891.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis.....	40		
Produits agricoles.....	2		42
Orge.....			8,113
Maïs.....	52,539	5,144	127,494
Houille.....		20,698	1,382
Fleur de farine.....	3,324		6,802
Poisson.....			1
Meubles.....	2	2	7
Verre.....	1		1
Chevaux.....	2	2	3
Foin.....		21	
Fer, en gueuse.....	371	128	
do tout autre.....		1,036	10
Saindoux et huile de saindoux.....	100	16	10
Farine, de toutes sortes.....	67		26,096
Viandes, autres que le lard.....		1	2
Mélasse.....		20	18
Avoine.....			52,323
Huile.....			1
Pois.....	390		
Lard.....	201		73
Guenilles.....			60
Seigle.....	64,978	969	
Graines, de toutes sortes.....	2		256
Sel.....		1,861	494
Pierre, pour la taille.....		6,602	
do brute.....		7	
Tabac.....	1		
Suif.....		9	8
Blé.....	159,785	692	32,097
Douves, pipes.....		8	
Whisky et toutes autres liqueurs.....	105	57	167
Laine.....			1,237
Marchandises.....	278	6	1,779
Cryolithe.....		1,098	1,773
Bois de service, sur navires.....	2,991	1,300	56,456
do en radeaux.....	917		
Bois de construction, carré, en radeaux.....	5,680	14,638	
Barils.....			4
	291,776	54,315	317,209
Maïs.....	12,169		
Blé.....	5,648		
	17,817		*17,817
Total.....	309,593	54,315	299,392

* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneau 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.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1892.			
Alcalis, 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		
Chevaux.....	2		
Fer, chemin de fer.....		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	89	
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 accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin, descendus sur toute la longueur des canaux de Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, ou autres ports à l'est de Montréal, et tels produits exportés du pays, et dans ces cas seulement.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1893.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	23		
Orge	600	1,110	16,751
Briques		1,251	
Mais	278,564	5,752	156,776
Houille		17,944	2,123
Fleur de farine	5,514		6,588
Poisson			5
Meubles			6
Chevaux	1	1	2
Fer en gueuse			100
do tout autre			2
Farines, de toutes sortes		1,025	36,352
Viandes, autres que le lard			1
Avoine	9,761	1,090	20,313
Lard			52
Seigle	3,669	1	1
Sel		286	
Graines, de toutes sortes			16
Blé	209,212	17,602	29,117
Whisky, bière, etc.	1		83
Laine			80
Marchandises non énumérées	4	2	1,693
Barils, vides			9
Bois de chauffage (en radeaux)		15	
Bois de service, scié, sur navires	667	1,981	123,665
Bardeaux			13
Bois de construction, carré		45,605	
Douves et fonds, barils		12	
do pipes		7	
do Indes occidentales		53	
Total	508,016	93,737	393,748

Il n'y a eu aucune remise des taux de péage sur le grain passé par le canal Welland et descendu à Montréal pendant la saison de navigation de 1893.

Les péages ont cependant été réduits par arrêté du conseil du 13 février 1893, comme suit :—“ Pour la saison de 1893, les taux de péage pour le passage des articles suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, graine de lin et sarrasin, allant à l'ouest par le canal Welland, 10 cts le tonneau ; et allant à l'ouest par les canaux du Saint-Laurent, 10 cts le tonneau ; mais les articles ayant payé le droit de 10 cts sur le canal Welland passeront exempts de droits sur les canaux du Saint-Laurent.”

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.
1894.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Pommes.....	50		
Alcalis.....	19		
Orge.....	258		28,095
Briques.....		552	
Houille.....		13,818	727
Maïs.....	60,661	3,243	105,329
Bois de teinture et matières tinctoriales.....		4	2
Poisson.....			5
Fleur de farine.....	16,503	41	16,880
Meubles.....	2	3	
Chevaux.....	1	2	4
Fer, en gueuse.....	195	2,170	
do tout autre.....	1	183	
Farines, de toutes sortes.....	4		60,390
Clous.....			57
Avoine.....	175	107	27,621
Tourteaux oléagineux.....	29		
Huile, en barils.....		27	
Lard.....	717		56
Sel.....		133	
Spiritueux, bière, etc.....		3	
Sucre.....			52
Blé.....	212,557	13,349	42,934
Blanc de plomb.....	16		
Laine.....			1,484
Marchandises non énumérées.....	314		2,889
Barils, vides.....		16	
Bois de service, scié, sur navires.....	683		86,545
Bois de construction, carré, sur navires.....		47,030	
Articles en bois.....	6		
Total.....	292,191	80,68	373,070

Il n'y a eu aucune remise des taux de péages sur le grain passé par le canal Welland et descendu à Montréal pendant la saison de navigation de 1894.

Les péages ont cependant été réduits par arrêté du conseil du 13 février 1893, comme suit : " Pour la saison de 1894, les taux de péages pour le passage des articles suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, graine de lin et sarrasin, allant à l'ouest par le canal Welland, 10 cts le tonneau ; et allant à l'ouest par les canaux du Saint-Laurent, 10 cts le tonneau ; mais les articles ayant payé le droit de 10 cts sur le canal Welland passeront exempts de droits sur les canaux du Saint-Laurent."

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—
Fin.

Articles.	Quantité des- cendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1895.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Pommes.....	28		
Alcalis.....	34	15	
Orge.....	959		7,730
Briques.....		651	
Houille.....		7,809	603
Mais.....	70,235	2,912	91,743
Fleur de farine.....	30,916	1,824	10,265
Meubles.....		12	2
Verre.....		1	
Chevaux.....	1	1	
Peaux, etc.....			8
Fer, chemin de fer.....			181
do en gueuse.....	79	1,994	
do tout autre.....	1,766	1,408	214
Saindoux et huile de saindoux, etc.....			6
Farines, de toutes sortes.....	65		46,316
Viandes, autres que le lard.....			30
Mélasse.....	100		
Avoine.....	1,654	123	16,442
Huile, en barils.....	6	41	30
Lard.....			87
Peinture.....	2		
Sel.....		36	
Pierre, pour la taille.....		430	
Graines, de toutes sortes.....			14
Acier.....	394		462
Sucre.....			59
Spiritueux, bière, etc.....	101	84	15
Tabac.....		16	
Blé.....	158,643	29,061	17,908
Laine.....			1,536
Marchandises non énumérées.....	558	1,302	7,656
Barils, vides.....	1		
Bois scié, sur navires.....	1,117	492	43,286
Traverses de chemin de fer, sur navires.....			1,942
Bardeaux.....		19	
Bois de construction, carré, sur navires.....		63,715	500
Total.....	266,659	111,946	247,035

*De ce montant 3,469 tonnes sont descendues à Kingston en 1894, furent emmagasinées là et transportées à Montréal en 1895, et 245 tonnes sont descendues à Ogdensburg en 1894, emmagasinées là et transbordées à Montréal en 1895.

U.—ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1884.			
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge.....	38	52	.....
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	83,431
*Avoine.....	.....	.....	12,050
Pois.....	362	.....	.....
Seigle.....	.....	.....	.....
Blé.....	160,063	4,940	37,678
Total du grain.....	185,034	11,838	134,868
Autres articles.....	28,800	55,794	69,447
Total.....	213,834	67,632	204,315

* Il n'y a pas eu de remise sur l'avoine pour 1887, 1888 et 1889.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

U.—ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1888	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge.....			2
Mais.....	66,443	25,469	102,974
Avoine.....			26,510
Pois.....		54	
Seigle.....		632	179
Blé.....	93,915	14,365	39,999
Total du grain.....	160,358	140,520	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	1245,932
Autres articles.....	7,459	127,402	81,901
Total.....	235,972	144,301	327,833
1891.			
Orge.....			8,113
Mais.....	52,539	5,144	127,494
Avoine.....			52,823
Pois.....	390		
Seigle.....	64,978	969	
Blé.....	159,785	692	32,097
Total du grain.....	277,692	6,805	220,527
Transbordé à Ogdensburg pour Montréal.....	+ 17,817		- 17,817
Total.....	295,509		202,710
Autres articles.....	14,084	47,510	96,682
Grand total.....	309,593	54,315	299,392

* En conséquence d'une crevasse dans le canal Cornwall, 14,921 tonneaux sur la quantité du grain ci-dessus ont été transbordés à Montréal par les chemins de fer Canadien du Pacifique et Grand-Tronc, et une remise de 18 centins par tonneau allouée.

† Sur cette quantité de grain, 16,433 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg pour Montréal.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité du fret descendue par le canal Welland, etc.—*Fin.*RECAPITULATION—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1892.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge			6,433
Mais	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
Total	267,485	69,886	330,403
1893.			
Orge	600	1,110	16,751
Mais	278,564	5,752	156,776
Avoine	9,761	1,090	20,313
Pois			
Seigle	3,669	1	1
Blé	209,212	17,602	29,117
Total du grain	501,806	25,555	222,958
Autres articles	6,210	68,182	170,790
Total	508,016	93,737	393,748
1894.			
Orge	258		28,095
Mais	60,661	3,243	105,329
Avoine	175	107	27,621
Pois			
Seigle			
Blé	212,557	13,349	42,934
Total du grain	273,651	16,699	208,979
Autres articles	18,540	63,982	169,091
Grand total	292,191	80,681	373,070
1895.			
Orge	959		7,730
Mais	70,265	2,912	91,743
Avoine	1,654	123	16,442
Seigle			
Blé	† 158,643	29,061	17,908
Total du grain	231,491	32,096	133,823
Autres articles	35,168	79,850	113,212
Grand total	266,659	111,946	247,035

* Cette quantité de blé a été prise de Kingston à Ogdensburg et emmagasinée dans les éleveurs, et subséquemment transbordée à Montréal.

† De ce montant 3,469 tonnes sont descendues à Kingston en 1894, furent emmagasinées là, et transportées à Montréal en 1895, et 245 tonnes sont descendues à Ogdensburg en 1894, emmagasinées là et transportées à Montréal en 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

V.—SOMMAIRE de la quantité de fret descendue par le canal Welland sur lequel
pleins péages ont été payés.

	Quantité descendue à des ports canadiens : Toronto, Hamilton, Kingston, Cornwall, etc.	Quantité descendue à des ports des États-Unis : Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.
Grain	12,153	104,556
Autres articles	88,272	60,987
Total	100,425	165,543
1885.		
Grain	11,909	117,574
Autres articles	113,853	55,759
Total	125,762	173,333
1886.		
Grain	9,881	151,551
Autres articles	108,246	82,703
Total	118,127	234,254
1887.		
Grain	11,838	134,868
Autres articles	55,794	69,447
Total	67,632	204,315
1888.		
Grain	25,599	169,664
Autres articles	73,281	68,803
Total	98,880	238,467
1889.		
Grain	19,075	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

V.—SOMMAIRE de la quantité de fret descendue par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.—*Fin.*

	Quantité descendue à des ports canadiens : Toronto, Hamilton, Kingston, Cornwall, etc.	Quantité descendue à des ports des Etats-Unis : Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario.
1892.		
Grain	8,942	201,540
Autres articles	60,944	128,863
Total	69,886	330,403
1893.		
Grain	25,555	222,958
Autres articles	68,182	170,790
Total	93,737	393,748
1894.		
Grain	† 16,699	‡ 203,979
Autres articles	63,982	169,091
Grand total	80,681	373,070
1895.		
Grain	32,096	133,823
Autres articles	79,850	113,212
Total	111,946	247,035

* De cette quantité 16,433 tonneaux de grain ont été transbordés à Montréal en 1890 ; et 17,817 tonneaux en 1891.

† De cette quantité 3,469 tonneaux de grain ont été transbordés de Kingston à Montréal en 1895.

‡ De cette quantité 245 tonneaux de grain ont été transbordés de Ogdensburg à Montréal en 1895.

Il n'y a eu aucune réduction des péages sur le grain passant par le canal descendant à Montréal durant la saison de navigation de 1895.

RICHARD DEVLIN,

Compilateur de la statistique des canaux.

OTTAWA, 18 novembre 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

REVENU DES CANAUX

REVENU DES
ÉTAT COMPARATIF pour les années

	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Canal Welland, 1894.....	84 00		10 00	11,124 51	27,769 61
do 1895.....				6,988 48	28,483 66
Augmentation.....					714 05
Diminution.....	84 00		10 00	4,141 03	
Canaux du Saint-Laurent, 1894.....			75	1,355 23	11,962 36
do 1895.....				588 15	11,497 90
Augmentation.....					
Diminution.....			75	767 08	464 46
Canal Chambly, 1894.....				21 67	3,308 79
do 1895.....				13 81	3,736 20
Augmentation.....					427 41
Diminution.....				7 86	
Canal Rideau, 1894.....					1,161 39
do 1895.....				76 80	663 81
Augmentation.....				76 80	
Diminution.....					497 58
Canaux d'Ottawa, 1894.....				200 58	6,202 29
do 1895.....				253 82	5,919 43
Augmentation.....				53 24	
Diminution.....					282 86
Canal Saint-Pierre, 1894.....	14 33		1 50	1 80	211 57
do 1895.....	2 52				
Augmentation.....					
Diminution.....	11 81		1 50	1 80	211 57
Canal de la Vallée de la Trent, 1894.....				11 53	136 82
do 1895.....				6 57	99 19
Augmentation.....					
Diminution.....				4 96	37 63
Canal Murray, 1894.....				35 07	62 58
do 1895.....				7 83	57 38
Augmentation.....					
Diminution.....				27 24	5 20
Total, augmentation.....					
Total, diminution.....	95 81		12 25	4,819 93	357 84

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

CANAUX.

terminés le 31 décembre 1894 et 1895.

	Jun.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
	22,789 22	19,813 54	21,801 35	18,645 67	21,551 61	13,887 54	2,414 14	159,891 19
	21,300 41	17,125 12	19,547 05	17,080 89	13,783 13	13,220 03	1,349 24	138,873 01
	1,488 81	2,688 42	2,254 30	1,564 78	7,768 48	667 51	1,064 90	21,018 18
	13,427 32	14,728 85	12,227 60	10,043 17	11,212 49	6,415 97	490 76	81,864 50
	12,781 05	12,517 14	13,266 32	9,929 21	9,610 42	7,801 99	172 62	78,164 80
	646 27	2,211 71	1,038 72	113 96	1,602 07	1,386 02	318 14	3,699 70
	3,458 66	3,966 07	2,621 22	2,638 31	3,784 31	1,398 45		21,197 48
	3,343 24	4,717 02	3,852 81	4,395 10	3,916 14	1,955 35		25,929 67
	115 42	750 95	1,231 59	1,756 79	131 83	556 90		4,732 19
	1,020 94	910 90	1,233 62	882 20	563 30	522 30		6,299 65
	1,354 79	1,431 00	965 96	788 59	620 85	247 34		6,149 14
	333 85	520 10	272 66	93 61	57 55	274 96		150 51
	5,405 16	5,255 10	5,233 52	4,465 67	4,935 44	2,369 02		34,066 78
	5,416 84	5,771 97	4,194 62	4,425 84	4,339 48	1,648 14		31,970 14
	11 68	516 87						
			1,038 90	39 83	595 96	720 88		2,096 64
	338 04	353 15	378 19	382 21	401 43	372 22	182 70	2,637 14
						201 79	222 32	426 63
	338 04	353 15	378 19	382 21	401 43	170 43	39 62	2,210 51
	175 53	241 98	209 02	218 43	105 13	13 29		1,111 73
	158 18	213 99	250 51	211 13	164 97	65 54		1,170 08
			41 49		59 84	52 25		58 35
	17 35	27 99		7 30				
	120 57	141 45	120 90	86 43	102 25	86 70	25	756 20
	96 76	100 15	118 75	76 03	54 45	14 70	1 89	527 94
	23 81	41 30	2 15	10 40	47 80	72 00	1 64	228 26
	2,284 17	3,534 65	1,634 40	455 30	10,166 52	89 39	1,341 78	24,613 26

Total pour l'année 1894..... 307,824 67
Total pour l'année 1895..... 283,211 41

RICHARD DEVLIN.
Compilateur de la statistique des canaux.
89

ANNEXE A.

N° (A) 1.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1895.

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.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.		\$	c.	\$	c.	
Alcalis, potasse et perlasse.	50	3	38		46		88	49	137	6 64	9 80	16 44		
Pommes.	14	26			28		14	54	68	0 72	6 25	6 97		
Produits agricoles, non énumérés, légumes.			3	400			3	400	403	0 45	20 00	20 45		
Produits agricoles, non énumérés, animaux.			1				77		77	11 55		11 55		
Instruments aratoires.	72	785	76		7,904		77	8,689	8,689	11 55	868 90	868 90		
Orge.					651		72	651	723	8 11	130 20	138 31		
Os.			672				672		672	100 80		100 80		
Sarrasin.														
Ciment et chaux hydrauliq.	238						327		327	27 81		27 81		
Argile, chaux et sable.	100		174				274		524	31 10	12 50	43 60		
Houille.	4		148,887		7,807		150,452		158,866	30,090 40	1,682 65	31,773 05		
Maïs.	284				64,098		164,894		164,894		16,480 10	16,480 10		
Bestiaux.														
Coton (brut).			25				29		29	4 85		4 85		
Faïence et poterie.							4		4	0 60		0 60		
Bois de teint. et mat. tinct.							4		4	0 60		0 60		
Poisson.			208		32,836		208		208	31 20	8,675 76	8,675 76		
Lin et chanvre.	149	890			12		149		44,044	2 80	3 05	3 65		
Meubles.	10						4		28	0 60		0 60		
Gypse.														
Vervete (de toutes sortes).	1				1		3		4	0 45	0 20	0 65		
Foin (pressé).			33				33		33	4 95		4 95		
Cochons.														
Chevaux.	22	2			2		22		26	0 44	0 46	0 90		
Peau vertes et salées, cornes et sabots.			63		8		63		71	9 45	1 60	11 05		

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Glace.	4						4		185	0 08	36 20	36 28		
Fer, chemin de fer.	17				2,073		17		2,090	0 32	414 60	414 32		
do en gueuse.	445		32		3,174		767		4,155	109 29	677 60	786 89		
do tout autre.														
Minéral de fer.							1,140		1,140	57 00	1 50	57 00		
Cryolithe ou minéral chimiq. et autre minéral, exc. le fer.							6		6		1 20	1 20		
Seindoux et huile de saint.					65		46,381		46,381	9,276 20	6 00	9,276 20		
Farines de toutes sortes.			860				80		860	129 00		129 00		
Vianès, autres que le lard.			25				25		25	3 75		3 75		
Maïs.			25		100		364		464	54 47	20 00	74 47		
Ménilite.	1						106		106	12 11		12 11		
Mélasse.	29				276		207		18,238	1,824 20	1,824 20	1,824 20		
Cloüs.			187		49		79		286	30 92	15 71	46 63		
Avoine.														
Huile, en barils.	13						14		14	1 05		1 05		
Tourreaux oléagineux.														
Pois.	14						87		87	17 40		17 40		
Pommes de terre.					2		2		21	2 85	0 40	3 25		
Lard.	1						31		31	4 65		4 65		
Peinture.	30		12				1,007		1,007	151 05		151 05		
Poix et godron.														
Guenilles.	877													
Seigle.														
Graine de lin.														
Sel.	10				36		18		54	1 39	7 20	8 59		
do pour la taille.					430		84		430	86 00	86 00	86 00		
do impropre à la taille, non ouvrée.	84								84	10 50		10 50		
Graines, de toutes sortes.	489		3,066				3,585		3,585	340 11	2 80	340 11		
Manons.							14		14					
Centre de soude.														
Acier.	5						21		21	3 15		3 15		
Sucre.	25		6,621		856		27		883	4 05	171 20	175 25		
Spiritueux, bière, etc.	3		613		185		659		6,735	998 13	11 80	1,009 93		
Tabac, brut.							16		16	98 46	40 00	138 46		
Suif.			696				51		696	104 40	3 20	104 40		
Etain.	11													
Térébenthine.														
Blé.	492				93,370		492		203,088	38 91	20,250 99	20,284 90		
Blanc de plomb.							5		5	75		75		
Blanc de céruse.														
Laine.														
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	1,512	2,821					53,457		64,118	7,835 05	1,932 20	9,767 25		
Force.														
Barils, vides.			51,593		1,536		35		1,536	6 68	0 08	6 76		
Courbes pour bâtiments.	6						1		1					

ANNEXE A—Suite.
N° (A) 2.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1895.

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.		\$	c.	\$	c.		$	c.
Alcalis, potasse et perlasse.														
Pommes														
Produits agricoles, non énumérés, légumes.														
Produits agricoles, non énumérés, animaux.														
56 Instruments aratoires.														
Orge		785												
Oseilles														
Soufre														
Sarraasin														
Ciment et chaux hydraulique.	1													
Argile, chaux et sable.														
Houille	2													
Maïs	280													
Bestiaux.														
Coton, brut														
Faiencerie et poterie.														
Bois de teint et mat. fincier.														
Poisson.														
Lin et chanvre.														
Fleur de farine.														
Meubles														
Gypse.														
Verre, de toutes sortes	1													
Foin, pressé														
Cochons.														
Choeaux.														
Peaux vertes et sales, cornes et sabots														

N° (A) 3.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—Suite.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports 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.				
Ecorce.....												\$ c.	\$ c.	\$ c.
Barils vides.....														
Courbes pour bâtiments.....														
Flottes.....														
Bois de chauffage, sur navires.....			81							81	7,755	0 68	370 76	371 44
“ en radeaux.....										186	618	17 07	69 30	86 37
Cercles.....														
Echalons à houblon.....														
Bois de serv., scié, sur navires.....	144	618	42											
“ en radeaux.....														
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.....														
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.....														
Liens de ch. de fer, sur navires.....														
“ en radeaux.....	147	1,008	705							147	1,713	6 88	74 48	81 36
Billots de sciage.....			212								212		16 50	16 50
Douves et fondés, barils.....														
“ pipes.....														
“ Indes occid.....														
Douves, saloirs.....														
Bardeaux.....														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.....														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux.....														
Bois de const., carré, sur nav. en rad.....														
Traverses.....														
Articles en bois et bois en partie fabriqués.....														
Total, fret payant péages.....	3,581	12,465	282						3	3,783	13,786	188 86	733 26	916 61

Total, péages sur navires.....

do

passagers.....

242 15 588 16
166 98 338 53

Total, péages.....

592 48 1,215 82

1,908 30

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 5.—TABLEAU GÉNÉRAL, indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1894.

Articles.	De ports du Canada à des ports 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.		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	
Aleais, potasse et perlasse.		32					1	32	33	0 20	6 40			6 60
Pommes.		1,848						1,848	1,848		277 20			277 20
Produits agricoles non énumérés, légumes.	313						352	600	952	52 80	90 00			142 80
Produits agricoles non énumérés, animaux.		600						1,088	1,088		163 20			163 20
108 Instruments aratoires.		1,088						1,121	1,121		112 10			112 10
Orge.	55	3					73	3	76	10 95	0 45			11 40
Os.	3	58					61	3	64	0 45	9 15			9 15
Sarraïn.	669						669		669	610 95	66 90			66 90
Ciment et chaux hydraulique.	2,480		1,593				4,073		4,073	610 95	3 90			610 95
Argile, chaux et sable.	26	501					501	26	527	75 15	79 05			79 05
Houille.	42,933		122,218				165,151		165,151	24,772 65	351 60			24,772 65
Mais.	2,029		1,487				3,516		3,516	0 15	1 80			1 95
Bestiaux.	1	12					12		13		1 80			1 95
Coton brut.	39	8					49	8	57	9 80	1 60			11 40
Fécaevria et poterie.	16	2					18	2	20	3 20	0 40			3 60
Bois de teint. et mat. tinctor.	15						16		16	2 40	0 40			2 80
Poisson.	22						22		22	3 30	3 30			6 60
Lin et chanvre.	30						30		30	4 50	805 85			810 35
Fleur de farine.	128	367					128	367	495	25 60	73 40			99 00
Meubles.														
Gypse.	464	2					1,037	2	1,037	207 00	0 40			207 40
Verrerie, de toutes sortes.	147	4					345	4	349	51 75	0 60			51 75
Foin, pressé.	147						15		15	2 25	4 80			7 05
Cochons.	15	31					32		47	2 25	4 80			7 05
Chevaux.														
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.		26					26		26	3 90	3 90			3 90

Glace.															
Fer, chemin de fer.	39						39		39	5 85				5 85	
" en grueuse.	79		155				234		234	35 10				35 10	
" tout autre.	2,362	111	1,919				4,291	111	4,392	642 15	16 65			658 80	
Minéral de fer.															
Cryolithe ou minéral chim., et autre minéral, excepté le fer.															
Saindoux et huile de saindoux.	9	21					9	21	30	1 35	3 20			4 55	
Farines, de toutes sortes.	6	36					20	36	56	3 00	0 90			3 90	
Viandes, autres que le lard.		6					6		6						
Maïs.	3						3		3	0 60				0 60	
Manille.	19						39		39	7 80	1 80			9 60	
Mélasse.	627	9	1,061				1,688	9	1,697	337 60	46 60			384 20	
Clous.	317	125	67				384	132	516	76 80	26 40			103 20	
Huile, en barils.															
Toutreaux oléagineux.															
Pois.		6,145					6,145		6,145	616 20	616 20			1,232 40	
Pommes de ferre.															
Lard.	86						86		86	12 90	12 90			25 80	
Peinture.	152	10	69				221	10	231	44 20	2 00			46 20	
Poix et goudron.	26	8	71				97	8	105	19 40	1 60			21 00	
Guenilles.	24						24		24	4 80	1 60			6 40	
Seigle.		446					446		446	44 60	44 60			89 20	
Graine de lin.	4						4		4	0 80	0 80			1 60	
109 Résine.	445		918				1,363		1,363	204 45	204 45			408 90	
Sel.	3						3		3	0 45	0 45			0 90	
Pierre, pour la taille.															
" ouvrée.															
" impropre à la taille, non ouvrée.															
Graines, de toutes sortes.	61		25				86		353	12 90	28 20			41 10	
Moutons.		7					7		98	1 05	13 95			15 00	
Centre de soude.	525		284				759		759	151 80	151 80			303 60	
Acier.	1,121		528				1,649		1,649	247 35	247 35			494 70	
Sucre.	1,125		1,256				2,381		2,381	476 20	476 20			952 40	
Spiritueux, bière, etc.	46	75	91				137	75	212	27 40	15 00			42 40	
Tabac, brut.															
Suif.	2						2		2	0 30	0 30			0 60	
Etain.	310		377				687		687	137 40	137 40			274 80	
Tarabenthine.	3						3		3	0 60	0 60			1 20	
Blanc de plomb.	543		11				543		5,308	81 45	476 50			557 95	
Blanc de céruse.	51						62		62	12 40	12 40			24 80	
Laine.	461		12				552		552	110 40	110 40			220 80	
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	2,876	1,544	1,187				4,003	1,571	5,634	812 60	314 20			1,126 80	
Ecorce.	4						4		4	0 65	0 65			1 30	
Barils, vides.	133	6	44				177	6	183	34 12	0 80			34 92	

ANNEXE A—Suite.
N° (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1894.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports 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 porlasse.	2	247							2	247	249	0 20	14 93	15 13
Pommes.														
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	2,906	0							2,906	9	2,915	110 43	0 43	110 86
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	67	280	306				12		79	586	665	4 49	48 66	53 15
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	57	1							57	1	58	7 45	0 10	7 55
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	1	3							1	3	4	0 10	0 08	0 18
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	6,309	73			34		596		6,905	107	7,012	263 32	6 30	269 62
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	1	1							1	1	2	0 04	35 30	35 34
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	814	115	313						814	115	929	79 37	0 84	80 21
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	32	3,229							32	3,229	3,261	0 84	80 75	81 59
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	4,544	103	72						4,616	103	4,719	322 32	4 63	326 95
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	17,003	4,777			2		1,711		18,716	4,777	23,493	731 86	186 79	918 65
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	7	2,815	14		387				2,831	387	3,218	0 53	1,356 15	1,356 68
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	37	2,737							37	2,737	2,774	0 50	181 25	181 75
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	78	150							78	150	127	2 49	10 40	12 89
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	21	2							21	2	23	12 33	0 30	12 63
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	311	31							311	31	342	15 30	1 82	17 12
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	716	1,796							716	1,796	2,512	49 73	71 21	190 94
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	127	343							127	343	470	17 34	21 73	39 07
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	2,133	2							2,135	2	2,137	20 45	0 08	20 53
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	83	102							83	102	185	14 72	6 13	20 85
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	474	571							474	571	1,045	23 89	36 68	60 57
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	1	9							1	9	10	37	0 76	7 52
Produits agricoles, non énumérés, animaux.	1,876	348							1,876	348	2,224	73 10	18 27	91 37
Produits agricoles, non énumérés, animaux.		5								5	5		0 40	0 40

Glaces.	13								13		13	0 83	8 62	9 50
Fe, chemin de fer.	284	5							289	5	294	9 28	4 77	14 05
Fe, en guise.	14,843	1,243							16,086	1,243	17,329	603 43	49 68	653 11
Minerai de fer.														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer.	11	225							11	225	236	0 88	8 62	9 50
Sandoux et huile de sandoux.	145	1,413							145	1,413	1,558	7 54	62 21	69 75
Farines, de toutes sortes.	25	3							28	3	31	2 50	0 12	2 62
Viandes, autres que le lard.	21								21		21	3 81		3 81
Marbre.														
Mamille.	317	49							366	49	415	63 85	1 20	65 05
Mélasse.	260	636			329				260	636	896	42 90	2 45	66 30
Clous.	50	133							50	133	183	1 46	5 39	6 85
Avoine.	360	89			43				403	89	492	45 35	4 45	49 80
Huile, en barils.	21	13							21	13	34	2 03	1 03	3 06
Tourteaux oléagineux.	6	34							10,364	34	10,374	259 60	2 41	262 01
Pois.	182	78							6	94	100	0 50	1 91	2 41
Pommes de terre.	63	239							182	78	260	17 80	3 13	20 93
Lard.	87	79							64	239	303	9 61	11 92	21 53
Peinture.	86	13							247	79	326	15 86	4 05	19 91
Pois et goudron.	10								86	13	99	6 95	1 30	8 25
Guenilles.	158	36							10	10	10	0 25	0 25	0 50
Seigle.	2,305	33							1,963	36	2,000	124 61	1 80	126 41
Graine de lin.	5	4							2,305	48	2,353	203 17	2 39	205 56
Pesme.	213								5		5	0 37		0 37
Pierre, pour la taille.									688	4	692	35 52	0 20	35 72
Pierre, pour la taille, non ouvrée.	46	1,784							46	1,784	1,830	0 90	35 55	36 45
Graines, de toutes sortes.	8	244			3				64	53	117	2 80	2 01	4 81
Montons.	19	13							19	13	32	3 33	18 42	21 75
Centre de soude.	101	73							101	73	174	6 84	2 79	9 63
Acier.	261	28							2,684	77	2,761	234 93	4 00	238 93
Sucre.	87	2							261	28	289	37 35	1 40	38 75
Spiritueux, bière, etc.	10								3	2	5	0 30	0 08	0 38
Tabac, brut.	74	41							12	6	18	12 10	0 30	12 40
Suif.	3	350							74	41	115	11 80	0 48	12 28
Étain.	22	66							3	350	353	2 65	26 83	29 46
Blé.	66	3							22	22	44	3 55	0 15	3 70
Blanc de plomb.	3,230	1,406							66	3	71	11 82	0 15	11 97
Blanc de céruse.														
Leine.														
Tous autres effets et marchandises non énumérés.	263	286							4,246	1,696	5,942	436 09	144 28	580 37
Écorce.	63	54							63	54	117	5 37	4 76	10 13
Barils vides.														
Courbes.														

N^o (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, Montée.	Montant des péages, Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
Flottes	3,355	4,184					3,355	4,184	7,539	66 15	73 24	139 39
Bois de chauffage, sur navires	1,062	9,003					1,062	9,003	10,065	17 70	182 05	199 75
do en rad.												
Carrels,												
Echelas à houblon.												
Bois de service, scié, sur nav.	19,762	9,110		483			19,762	9,593	29,355	503 71	358 91	862 62
do en rad.	117	117					117	117	117		5 25	5 25
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, sur navires.												
Mâts, espars et poteaux de télégraphie, en radeaux.	268	21,502					268	21,502	21,502	5 35	537 55	537 55
Traverses, sur navires.												
do en radeaux.	3,377	8,751					3,377	8,751	12,128	77 66	199 98	277 64
Billets de scage, barils												
do pipes.												
Douves et fonds, barils												
do Indes oc.												
Douves, saloirs												
Bardeaux.												
Piquets et perches pour oléifères, sur navires	720						720		720	16 46		16 46
Piquets et perches pour oléifères, en radeaux.	10	630					10	630	640	0 25	8 00	8 25
Bois de const., carré, sur nav	70	5,904					70	5,904	5,974	1 75	150 60	152 35
do en rad.	8,192	8,192					8,192	8,192	8,192		20 65	20 65
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqués	26	1					26	1	27	5 00	0 80	5 30
Total du fret payant péages	90,545	103,930	72	1,102	922	7,714	98,610	127,016	225,626	4,407 32	4,321 26	8,728 58

Houille, en fr., par A. du C.	68,172	580	36,124	104,876	104,876							
Articles en franchise pour la const. des canaux, A. C., 1884; Marchandises non énumérées.												
Bois de service, scié, sur nav.	40	20		40	20				60			
do en rad.	22			22					22			
Bois de const., carré, en rad.	100			100					100			
do en rad.	600			600					600			
Grand total, fret	159,479	103,950	652	1,102	279	922	43,838	204,248	331,284			
Total des péages sur navires										3,501 96	1,409 18	5,001 14
do passagers										329 07	925 90	1,254 97
do articles en franchise												
Total des péages										3,830 93	2,335 08	6,166 01
										8,328 35	6,656 34	14,984 69

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

N^o (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ c.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	
Bois de service, scié, en radeaux		412						412	10 38
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.		1						1	0 09
do do en radeaux.		335		520				855	158 91
Traverses de chemin de fer, sur navires.		689						689	36 68
do do en radeaux.	4	7,207					4	7,207	155 18
Billets de sciage									
Douves et fondés, barils.									
do pipes.									
do Indes occidentales.									
Donves, saloirs		46						46	17 48
Bardeaux									
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		2						2	0 57
do do en radeaux									
Bois de construction, carré, sur navires		4,180						4,180	43 80
do do en radeaux		20						20	0 05
Traverses.									
Articles en bois et bois en partie fabriqué									
Total du fret payant péages	173	420,204		63,805			173	484,009	28,887 14
<i>En franchise, par arrêté du conseil, 27 juin 1890.</i>									
Flottes.		32,746						32,746	
Bois de chauffage, en radeaux.		5,173						5,173	
Bois de service, scié do		1,119						1,119	
Traverses de chemin de fer, en radeaux.		188						1,188	
Billets de sciage.		11,426						11,426	
Piquets et perches, etc., en radeaux		11						11	
Bois de construction, carré, sur navires		737						737	
do do en radeaux.		660						660	
Traverses.		4,958						4,958	
Grand total, fret.	173	477,242		63,805			173	541,047	

Total des péages sur navires.	2,905 07
do passagers	167 08
do articles en franchise	\$84 05
Amendes	
*Dommages	
Autres recettes	10 85
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	\$31,970 14
*Montant des dommages non compris ci-dessus	65 70

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—Suite.

N^o (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant de revenu perçu pendant la saison de navigation de 1895.

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. \$ c.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse.											875	68 00
Pommes.		722										
Produits agricoles, non énumérés, légumes animaux												
Instruments aratoires												
Orge.	28										16	1 60
Os.			1,018								498	50 74
Soufre.											1,018	101 80
Sarrasin.												
Ciment et chaux hydraulique											140	14 00
Argile, chaux et sable	89										3,491	387 92
Houille.											95,680	9,401 86
Maïs.	17										17	3 93
Bestiaux.												
Coton, brut.											5	0 50
Faïence et poterie.												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson.												
Lin et chanvre											622	27
Fleur de farine	622											
Meubles.												
Cyprès.												
Verre, de toutes sortes	153	2,562	15,106								90	15,259
Pain, pressé.												
Cochons.	14	64	6								14	64
Chevaux											5	0 50
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.												
Glace.												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse.												
" tout autre.	9										9	0 70

120

Minerai de fer.												
Cryolithe en min. chim. et autre min., except. le fer												
Soudure et huile de saindoux.												
Painnes, de toutes sortes.												
Vianées, autres que le lard												
Marbre.												
Manille.	3										693	69 40
Mélasse.												
Clous.		977									977	32 63
Avoine.											39	3 81
Huile, en barils.												
Tourteaux oléagineux												
Pois.	3										3	0 11
Pommes de terre.											2	0 08
Lard.												
Peinture.												
Poix et goudron											204	20 40
Guenilles.											26	2 60
Graine de lin.												
Seigle.											2,252	225 20
Résine.	187										168	23 04
Sel.											151	15 40
Pierre, pour la taille												
" courcée.												
" impropre à la taille, non ouvrée.												
Graines, toutes sortes.												
Moutons											133	4 67
Centre de soufre												
Acier.												
Sucre.												
Spirtueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif.												
Etain.												
Tarabenthine												
Blé.												
Blanc de plomb												
Blanc de cème.												
Laïne.	330	28	1,945								2,444	381 20
Tous autres effets et marchandises non énumérés.												
Ecorce.	6										6	0 20
Barils, vides												
Canots, pour bâtiments	480										480	28 80
Éclisses.	174	2,073	128,984								128,758	4,923 40
Bois de chauffage, sur navires.												
" en radeaux.												
Carrels.	3,791		88,215								223	92,229
Echalas à loutillon												
Bois de service, scié, sur navires												
" " en radeaux.												

121

ANNEXE A—*Suite*.
 N° (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, etc.—*Fin*.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, Montant des tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Traverses de chemin de fer, sur navires	980	19					1,756	19	1,775	\$ c. 140 69
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.			767				38		38	2 50
Traverses de chemin de fer, en radeaux			2,581						2,581	206 22
Billots de sciage										
Douves et fonds, barils										
“ “ pipes										
“ “ Indes occidentales										
Douves, saloirs	23						25		25	5 98
Bardeaux							1		1	0 14
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.	1									
“ “ en radeaux.										
Bois de construction, carré, sur navires.										
“ “ en radeaux.										
Traverses										
Articles en bois et bois en partie fabriqué.										
Total, fret payant péages	5,942	6,935	236,594				242,536	116,491	359,027	22,389 06
Total, péages sur navires do passagers 2,021 08 do articles en franchise \$188.80 Amendes 5 00 *Dommages 42 88 Autres recettes Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau 21,197 48										

* Montant des dommages non compris ci-dessus, \$10.00.

R. DEVLIN,
 Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
 OTTAWA, 18 novembre 1896.

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1895.

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.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Argile, chaux et sable,.....												\$ c.
Poisson.....	5	315							5	315		3 15
Fer, tout autre.....	39	285							39	285		2 90
Sel.....	4								4			0 39
Pierre, pour la taille.....		640								640		0 04
Farine.....	425								687			6 87
Produits agricoles.....	1,423	21					262		1,425	21		14 46
Autres marchandises.....	735						15		750			7 50
Bois de chauffage (sur navires).	30	241							30	241		2 71
Bois de service.....	441								441			4 41
Houille.....	37	4,908							37	4,908		49 45
Total, fret payant péages.....	3,139	6,410					279		3,418	6,410		98 28
Total des péages sur navires.....												328 35
Total du revenu.....												426 63

RICHARD DEVLIN,

Compilateur de la 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.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports du Canada à des ports du Canada.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Bois de service, scié, sur navires.	19		358						377		377	4 30
“ “ en radeaux.												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux.												
Traverses de chemins de fer, sur navires.												
“ “ en radeaux.												
Billots de sciage.												
Douves et fonds, barils.												
“ “ pipes.												
“ “ Indes occidentales.												
Douves, salots.	1		12						13		13	1 05
Bardeaux.												
Piquets et perches pour clôtures, sur navires.												
“ “ en radeaux.					4,020				4,020		4,020	50 25
Bois de construction, carré, sur navires.												
“ “ en radeaux.												
Traverses.	2								2		2	0 10
Articles en bois et bois en partie fabriqués.												
Total, fret payant péages.	4,253	5,926	561				288		5,072	6,252	11,324	188 60
Total des péages sur navires												236 71
do passagers												137 50
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau.												756 20

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1896.

N° (A) 13—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal du Saut-Sainte-Marie, pendant la saison de navigation de 1895.

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.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Alcalis, potasse et perlasse.....	136								355		355
Pommes.....		219									
Produits agricoles, non énumérés, légumes do do do animaux.....		2				5,520			2	5,947	2
Instruments aratoires.....		427					12		12		12
Orges.....											
Briques.....											
Os.....											
Soufre.....											
Sarrasin.....		144				43			187	2,650	187
Ciment et chaux hydraulique.....		2,650				515			515		8,165
Argile, chaux et sable.....	64					108,763			122,763		122,763
Houille, bitumineuse.....	10					24,900			24,910		24,910
do anthracite.....											
Mais.....	2								2		2
Bestiaux.....											
Coton, brut.....											
Faïence et poterie.....		12				20			12	425	12
Bois de teinture et matières tinctoriales.....											
Poisson.....		305							100		425
Lin et chanvre.....	4										
Farine.....	12	2,997				12,000			4	18,374	18,378
Meubles.....									12		12
Gypse.....	50										
Verrerie, de toutes sortes.....	76					37			67	47	67
Foin, pressé.....									10	76	123
Cochons.....											
Chevaux.....											
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....										41	41
Glace.....	1										
Fer, chemin de fer.....											
do en grueuse.....									8	9	9

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal du Saut-Sainte-Marie, 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.
	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	Montée.	Des-cente.	
Fer, tout autre.	60	1,102			938	214,290	1,065	1,102	2,167
Minéral de fer.						214,290		214,290	214,290
Cryolithe ou minéral chimique.									
Minéral de cuivre.	1					305	3	305	305
Saindoux et huile de saindoux.	2	75				390	2	465	465
Viandes, de toutes sortes.	2	15						15	17
Viandes, autres que le lard.									
Manière.									
Mielasse.	15							15	15
Melasse.	79				50		186		186
Clous.	29				20		49		247
Avoine.	182	35			5,201		8,830	198	8,830
Tourteaux oléagineux.						163			
Pois.	9								9
Pommes de terre.	1								1
Lard.	2								2
Peinture.									
Poix et goudron.	10	1					11		11
Guenilles.									
Saïgle.		1,563				1,610		1,610	1,610
Graine de lin.						6,850		9,750	9,750
Résine.									
Sel.	92		295		815		1,142		1,142
Pierre, pour la taille.						466	33	466	499
do ouvrée.	1						1		1
do impropre à la taille, non ouvrée.									
Graines, de toutes sortes.									
Montons.									
Centre de soude.									
Acier.	50				345			50	50
sucre.	100		955					1,400	1,400
piritueux, bière, etc.	82		42					124	124
Tabac, brut.									
Suif.									

Etain.	1							1		1
Térébenthine.		25,879								135,550
Blé.			16,755			82,803		10,113		135,550
Blanc de plomb.			10					10		10
Blanc de céruse.								15		15
Laine.	5,773	303	713	30	6,218	1,081	175	106	12,879	14,839
Tous autres effets et marchandises non énumérés.										
Ecorce.										
Barils, vides.										
Courbes, pour bâtiments.										
Flottes.	76			2,400		320		1,618	20	1,694
Bois de chauffage, sur navires.	3,186							3,186	2,720	5,906
en radeaux.										
Cercles.										
Echalas à houblon.										
Bois de service, sur navires.	2					18,769		847	2	19,618
en radeaux.										
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires.										
en radeaux.										
Traverses de chemin de fer, sur navires.										
en radeaux.										
Billots de sciage.										
Donves et fondes, barils.										
pipas.										
Indes occidentales.										
Donves, saloirs.										
Bardeaux.				473		60		473	60	473
Piquets et perches pour clôture, carrés, sur navires.										
en radeaux.										
Bois de construction, carré, sur navires.	40							17	40	40
en radeaux.										
Traverses.										
Articles en bois et bois en partie fabriqués.	311							311		311
Total, fret.	10,419	35,570	5,804	19,185	147,888	344,693	16,344	15,984	180,405	415,432
										595,587

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE

N° (A) 14.—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>		\$ c.		\$ c.		\$ c.
Navires à vapeur canadiens.....	352,680	3,984 99	715,726	4,170 26	80,644	250 83
“ américains.....	464,951	6,957 17	18,405	119 75	776	7 95
Voiliers canadiens.....	165,947	3,525 97	926,257	11,064 26	51,464	736 78
“ américains.....	84,795	1,912 91	87,028	682 83	198,952	2,460 36
Total, classe n° 1.....	1,068,373	16,381 04	1,747,416	16,037 10	331,836	3,455 92
<i>Classe n° 2.</i>						
Passagers.....	Nombre. 34,038	390 33	Nombre. 59,962	2,776 72	Nombre. 5,225	75 69
<i>Classe n° 3.</i>						
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques.....	723	138 31	7,088	281 02	526	50 74
Soufre.....	672	100 80	817	79 82		
Ciment et chaux hydraulique.....	327	27 81	8,792	987 90	140	14 00
Argile, chaux et sable.....	524	43 60	24,020	997 70	3,580	397 92
Poisson.....	4	0 60	358	19 52		
Gypse.....			2,195	27 53		
Fer, chemin de fer.....	185	36 28	52	6 68		
“ en gueuse.....	2,090	414 92	523	49 15		
“ tout autre.....	4,155	786 89	20,478	1,311 91	9	0 70
Sel.....	54	8 59	3,716	410 01	355	23 04
Acier.....	883	175 25	1,823	256 98		
Pierre, pour la taille.....	430	86 00	8	0 82		
Pommes.....	68	6 97	2,097	292 33	875	68 60
Orge.....	8,689	868 90	1,125	112 28	16	1 60
Sarrasin.....			3,930	148 49		
Mais.....	164,894	16,489 10	8,358	533 35		
Coton, brut.....						
Lin et chanvre.....	208	31 20	22	3 30		
Fleur de farine.....	44,044	8,678 56	4,511	431 29	649	21 86
Foin, pressé.....	33	4 95	1,390	112 32	17,911	1,222 19
Farines, de toutes sortes.....	46,381	9,276 20	1,614	78 15		
Tourteaux oléagineux.....			34	3 06		
Avoine.....	18,236	1,824 20	651	53 45	977	32 63
Pois.....	14	1 05	16,509	875 80		
Pommes de terre.....			40	2 41	3	0 11
Seigle.....	1,007	151 05	456	44 85		
Graine de lin.....						
“ toutes sortes.....	14	2 80	157	16 75		
Tabac, non ouvert.....	16	3 20	5	0 38		
Blé.....	203,088	20,284 90	5,667	534 78		
Tous autres produits agricoles, légumes.....	403	20 45	3,867	253 66		
Os.....	490	44 49	44	4 49	1,018	101 80
Bestiaux.....			200	14 84	105	3 93
Cochons.....			14	1 36		
Peaux vertes et salées, cornes et sabots.....	71	11 05	31	4 30	5	0 50
Chevaux.....	26	0 90	2,271	98 42	78	2 86
Saindoux et huile de saindoux.....	6	1 20	266	14 05		
Viandes, autres que le lard.....	30	6 00	34	3 52		
Lard.....	87	17 40	346	33 83	2	0 08
Moutons.....			244	18 42	133	4 67
Suif.....	696	104 40	14	0 82		
Laine.....	1,536	307 20	12	1 80		
Tous autres produits agricoles, animaux.....			1,753	216 35		
Total, classe n° 3.....	499,594	59,910 73	125,978	8,377 89	26,382	1,947 23

A.—Suite.

et montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1895.

Articles.	Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
		\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.
	157,737	172 45	138,690	597 78	98,262	704 32	5,908	118 17	49,990	363 04
	154	0 61	3	0 25	2,586	25 59			35,325	137 70
	4,228	23 39	134,895	1,937 03	54,798	656 38	10,508	210 18		
	295	3 25	15,528	370 01	13,206	271 35				
	162,414	199 70	289,116	2,905 07	168,852	1,657 64	16,416	328 35	85,315	500 54
	Nombre. 11,903	139 64	Nombre. 13,645	167 08	Nombre. 5,305	87 00	Nombre.	Nombre.	Nombre. 24,184	172 83
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonn'x.	
	1	0 02			351	9 93			434	4 90
	19	0 37	2	0 20	372	9 51				
			4,287	113 53	3,000	70 10	315	3 15		
	1	0 02	3	0 26	56	1 05	290	2 90		
					3	0 07				
					4	0 10				
	12	0 23			36	1 06				
	203	3 83	41	4 04	639	17 00	39	0 39	5	0 05
	30	0 57			2,018	52 86	4	0 04		
					53	1 34				
					15	0 37			150	1 50
	277	5 34	17	1 02	139	4 23	640	6 40		
	293	5 50	1	0 06	62	1 55				
	250	4 69	7	0 69	2	0 05				
			1	0 10	16	0 40				
	4	0 08			8	0 20				
					3	0 18				
	4	0 08	63	5 96	385	9 65	637	6 87		
			1,084	103 79	1,703	45 91				
			6	0 60	7	0 18				
					5	0 13				
			249	21 41	45	1 07				
	238	4 50	92	7 08	6	0 14				
	374	7 06	114	8 03	61	1 58				
			2	0 20						
	2	0 04	8	0 79	1	0 03				
	261	4 90	35	2 33	767	19 67			201	2 01
	42	0 83	6	0 60	18	0 56	1,446	14 46		
			412	31 87	12	0 39				
			24	1 88					6	0 14
	9	0 18	11	0 94	1	0 03			28	0 44
	18	0 37	162	8 01	13	0 58				
	3	0 06			20	0 50				
	10	0 18			38	0 93				
	2	0 04	18	1 05	356	8 66				
			400	34 48	2	0 05			14	0 14
	10	0 19	6	0 48						
	23	0 45	8	0 78	2	0 05				
	13	0 25	1,432	126 09	141	5 13				
	2,099	39 78	8,494	476 45	10,357	265 36	3,421	34 21	838	9 18

N° (A) 14.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chamblay.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
<i>Classe spéciale.</i>		\$ c.		\$ c.		\$ c.
Houille	158,866	31,773 05	187,527	26,129 33	95,680	9,401 86
Cryolithe ou minéral chimique	1,140	37 00				
Minéral de fer						
Pierre, impropre à la taille, non ouvrée	3,585	340 11	2,183	64 65		
Glace						
Total, classe spéciale	163,591	32,170 16	189,710	26,193 98	95,680	9,401 86
Total, fret et péages	859,040	138,713 64	455,911	61,143 66	359,027	25,920 67
Bois de construction et autres bois, en fr.			1,840	121 06		
Blé, maïs, fleur de farine, fer, sel, houille, etc., en franchise	10,555	1,583 25	370,477	33,806 22		
Grands totaux, passagers et tonnage de navires non compris ..	869,595	140,269 89	828,228	95,070 94	359,027	25,920 67

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

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.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.
535	10 05	140	7 59	18,541	840 06	4,945	49 45		
				460	23 00				
				60	3 00				
1,606	16 06			488	12 66				
2,141	26 11	140	7 59	19,549	878 22	4,945	49 45		
11,324	527 94	484,182	31,959 29	88,267	5,679 26	9,828	426 63	31,975	1,042 08
		57,038	841 05					291	5 50
				486	12 97				
11,324	527 94	541,220	32,800 34	88,753	5,692 23	9,828	426 63	32,266	1,047 58

R. DEVLIN,
Compilateur, statistique des canaux.

ANNEXE

N^o (A) 15.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés totale de chaque article transporté,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		\$ c.		\$ c.		\$ c.
Navires de toutes sortes	1,068,373	16,381 04	1,747,416	16,037 10	331,836	3,455 92
Passagers	Nombre. 34,038	390 33	Nombre. 59,962	2,776 72	Nombre. 5,225	75 69
<i>Produits de la forêt.</i>						
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorce			4	0 66		
Courbes pour bâtiments			7,539	139 39	480	28 80
Flottes						
do En franchise	7,836	371 44	10,695	241 75	130,831	4,323 40
Bois de chauffage						
do En franchise						
Cercles et échals à houblon						
Bois de service, scié	45,760	8,174 46	41,953	1,990 17	92,241	5,447 52
do			1,239			
do En franchise			21,502	537 55	38	2 50
Mâts, espars, etc.			268	5 35	2,581	206 22
Traverses de chemins de fer	1,942	310 48				
do En franchise						
Billots de sciage	1,860	81 36	12,128	277 64		
do En franchise						
Douves, de toutes sortes	212	16 50				
do En franchise						
Bardeaux	20	13 78	1	0 24	25	5 98
Piquets et perches			721	16 66	1	0 14
do En franchise						
Bois de construction, carré	64,216	9,627 05	6,691	167 28		
do En franchise			600			
Traverses			8,192	20 65		
do En franchise						
Total	121,846	18,595 07	111,533	3,397 34	226,197	10,014 56
<i>Animaux.</i>						
Bestiaux			200	14 84	105	3 93
Cochons			14	1 36		
Chevaux	26	0 90	2,271	98 42	78	2 86
do En franchise			1			
Moutons			244	18 42	133	4 67
Total	26	0 90	2,730	133 04	316	11 46
<i>Produits des animaux.</i>						
Os			490	44 49	1,018	101 30
Corn. et sab., peaux vert. etsal., bruts.	71	11 05	31	4 30	5	0 50
do do En fr.	26					
Saindoux et huile de saindoux	6	1 20	266	14 05		
do En franc.	1					
Viandes, autres que le lard	30	6 00	34	3 52		
Lard	87	17 40	346	33 83	2	0 08
do En franchise						
Suif	696	104 40	14	0 82		
Laine	1,536	307 20	12	1 80		
Produits agricoles non énumérés, animaux			1,753	216 35		
Total	2,453	447 25	2,946	319 16	1,025	102 38

A—Suite.

pour la saison de navigation terminée le 31 décembre 1895, indiquant la quantité et le montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.		\$ c.
162,414	199 70	289,116	2,905 07	168,852	1,657 64	16,416	328 35	85,315	500 54
Nombre. 11,903	139 64	Nombre. 13,645	167 08	Nombre. 5,305	87 00	Nombre.		Nombre. 24,184	172 83
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Ton'x.	
				45	1 74			95	3 72
		59,460	495 70	1,120	19 60			5,540	43 94
36	0 30	32,746							
		35,468	886 72	15,186	278 98	271	2 71	12,689	150 22
		5,173						291	
		5	1 05	21	3 00				
377	4 30	367,049	26,529 77	37,238	2,138 05	441	4 41	2,712	47 07
		1,119							
		1	0 09					904	9 61
		1,544	195 59	560	65 99			357	10 64
		188							
		7,271	155 18	350	8 11			7,466	65 18
		11,426							
		11							
13	1 05	46	17 43	82	13 10			94	7 98
		2	0 57	1	0 08			176	1 92
		737							
4,020	50 25	4,180	43 89					550	11 00
		5,618							
		20	0 05	960	6 08			25	0 25
		20							
4,446	55 90	532,084	28,326 04	55,563	2,534 73	712	7 12	30,899	351 53
		412	31 87					6	0 14
		24	1 88					28	0 44
18	0 37	162	8 01	13	0 58				
		400	34 48	2	0 05			14	0 14
18	0 37	998	76 24	15	0 63			48	0 72
		6	0 60	12	0 39				
9	0 18	11	0 94	1	0 03				
3	0 06			20	0 50				
10	0 18			38	0 93				
2	0 04	18	1 05	356	8 66				
10	0 19	6	0 48						
23	0 45	8	0 78	2	0 05				
13	0 25	1,432	126 09	141	5 13				
70	1 35	1,481	129 94	570	15 69				

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 16.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1895.

Canaux et bureaux.	Janvier.		Avril.		Mai.		Juin.		Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Décembre.		Total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
CANAL WELLAND.																						
Chippawa.....		50		3 15		0 75		3 01		2 40		6 52		4 72		8 32		12 32		8 37		83 37
Colborne.....		3,902 43		16,117 26		14,896 15		12,169 61		13,086 90		11,003 25		8,630 63		5,046 12		4,968 48		1,086 14		89,014 46
Dalhousie.....		3,085 22		12,177 96		6,249 55		4,645 11		6,301 16		5,939 09		5,046 12		2 08		27 66		263 10		48,625 79
Dunnville.....		1 08		16 91		26 49		95 43		75 97		3 58		0 25		0 25		5 83		5 83		249 20
Matland.....		1 87		18 85		5 83		0 25		1 91		3 58		0 25		0 25		5 83		5 83		36 50
Robinson.....		42 38		84 96		50 54		8 35		108 71		94 87		79 35		33 65		33 65		33 65		145 72
& Sainte-Catherine				54 57		51 10		143 99														608 60
Total, canal Welland.....		6,983 48		28,473 66		21,280 41		17,065 75		19,527 05		17,050 89		13,763 13		13,429 08		13,429 08		1,349 24		183,713 64
CANAUX DU SAINT-LAURENT.																						
Beauharnois.....		2 25		68 35		251 68		463 38		548 47		298 24		210 49		82 15		151 70		3 97		2,012 31
Cardinal.....		62 45		4,519 20		4,240 03		3,559 79		5,020 17		3,203 83		2,190 13		2,045 19		2,600 01		2 83		351 68
Kingsval.....		491 28		1,438 75		1,407 51		529 83		1,001 54		1,001 54		2,045 19		2,045 19		1,281 04				25,465 44
Lechêne.....		90		249 86		248 03		303 55		486 53		241 82		243 78		243 78		183 30				10,340 66
Montréal.....		4 37		3,207 47		3,322 36		3,340 05		3,292 93		2,629 67		2,592 67		1,933 28		1,933 28				1,957 77
Total, canaux du Saint-Laurent.....		561 25		9,648 18		10,584 58		9,191 72		9,938 61		7,451 65		7,364 41		6 80		6 80				61,143 66
CANAL CHAMBLAY.																						
Chambly.....		641 41		3,004 37		1,919 07		1,793 30		2,142 80		2,200 80		2,338 60		1,589 40		1,589 40				12,625 47
Saint-Jean.....		13 81		89 82		73 65		96 41		1,624 24		2,111 59		1,468 56		200 56		200 56				12,678 68
Saint-Ours.....		13 81		3,736 20		3,343 24		4,717 02		3,847 81		4,303 10		3,916 14		1,953 35		1,953 35				616 52
Total, canal Chamblay.....		13 81		7,821 56		42,158 40		38,350 40		38,799 61		34,366 27		30,173 59		23,691 52		23,691 52		1,580 20		265,413 17

Ottawa.....		199 60		3,665 33		2,491 79		3,285 96		2,297 02		2,905 76		2,730 53		932 71		932 71				18,948 70
Carillon.....		43 88		2,133 87		2,279 16		2,167 44		1,621 26		1,377 93		1,472 30		661 62		661 62				96 97
Grenville.....		2 84		97 37		184 01		305 63		261 72		132 86		119 82		52 41		52 41				11,756 96
Sainte-Anne.....		245 82		5,918 78		5,416 84		5,771 97		4,194 62		4,425 84		4,337 28		1,648 14		1,648 14				1,156 63
Total, canaux de l'Ottawa.....		2 80		565 71		1,289 39		1,319 80		932 26		763 63		588 21		217 46		217 46				31,959 29
CANAL RIDEAU.																						
Kingston-Mills.....		2 80		74 40		334 97		297 27		266 11		252 22		142 14		30 18		30 18				1,397 29
Ottawa.....		2 80		442 11		839 14		880 65		564 28		423 16		391 61		169 82		169 82				3,713 57
Smith's-Falls.....		2 80		49 20		115 28		141 88		101 87		88 25		54 46		17 46		17 46				568 40
Total, canal Rideau.....		2 80		665 71		1,289 39		1,319 80		932 26		763 63		588 21		217 46		217 46				5,679 26
CANAL SAINT-PIERRE.																						
Saint-Pierre.....		2 52														201 84		201 84		222 27		426 63
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.																						
Bobcaygeon.....				26 99		63 08		70 77		92 86		96 10		85 00		23 45		23 45				488 25
Buckhorn.....				0 25		6 50		20 16		34 70		49 35		24 75		3 75		3 75				135 71
Burleigh.....				4 25		5 50		15 05		16 75		14 40		13 45		14 40		14 40				73 15
Fenelon-Falls.....				5 83		13 54		12 90		17 28		6 75		2 95		1 55		1 55				60 80
Hastings.....				4 75		8 78		4 50		9 80		5 21		4 95		2 00		2 00				34 99
Peterborough.....				6 57		54 78		60 61		69 12		33 32		18 87		8 79		8 79				279 18
Total, canaux de la Vallée de la Trent.....				69 19		147 18		183 99		240 51		205 13		149 97		39 54		39 54				1,042 08
CANAL MURRAY.																						
Brighton.....				7 83		96 76		100 15		118 75		76 03		54 45		14 70		14 70				527 94
Grand total.....		2 52		7,821 56		42,158 40		38,350 40		38,799 61		34,366 27		30,173 59		23,691 52		23,691 52		1,580 20		265,413 17

RICHARD DEVLIN,
Compilateur, statistique des canaux.

ANNEXE A—Suite.
 N° (A) 17.—TABLEAU SOMMAIRE 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 1895, et le montant des péages perçus sur iceux.

Navires.	Nombre total.		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. \$ c.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL WELLAND.												
Navires canadiens, à vapeur.....	1,021	92,897	88,601	1,652			3,559	82,996	176,335	176,345	352,680	3,984 99
do à voiles.....	482	32,098	52,220	902			675	48,748	83,204	82,743	165,947	3,525 97
Total, du Canada.....	1,513	124,995	138,821	1,954			4,234	132,139	259,539	259,088	518,627	7,510 96
Navires américains, à vapeur.....	495	29	17,543	503	221,791	181,745	356	42,981	239,693	225,258	464,051	6,957 17
do à voiles.....	214	588	9,063	753	33,387	27,836	41	13,175	43,029	41,766	84,795	1,912 91
Total, Etats-Unis.....	709	591	26,606	1,256	255,128	209,581	397	56,156	282,722	267,024	548,846	8,870 08
Grand total, canal Welland.....	2,222	120,075	162,427	3,210	255,128	209,581	4,631	188,295	542,261	526,112	1,068,373	16,381 04
CANAL DU SAINT-LAURENT.												
Navires canadiens, à vapeur.....	3,200	392,004	31,216	37				20,112	393,220	322,506	715,726	4,170 26
do à voiles.....	4,449	465,998	53,872				661	92,188	520,531	405,726	926,257	11,064 26
Total, du Canada.....	7,649	858,002	85,088	37			661	112,300	913,751	728,232	1,641,983	15,234 52
Navires américains, à vapeur.....	448	548	2,150	15	6,631	6,365	419	8,657	9,748	8,657	18,405	119 75
do à voiles.....	649	1,935	14,082	1,006	481	596	31,479	17,096	47,977	39,051	87,028	682 83
Total, Etats-Unis.....	1,097	2,483	16,232	1,021	7,112	6,961	31,898	18,916	57,725	47,708	105,433	802 58
Grand total, canaux du Saint-Laurent.....	8,746	830,485	101,320	1,658	7,112	6,961	32,559	131,216	971,476	775,940	1,747,416	16,037 10
CANAL CHAMBLEY.												
Navires canadiens, à vapeur.....	472	38,487	119					504	38,606	42,088	80,644	250 83
do à voiles.....	630	7,093	14,081	100				22,534	21,174	30,290	51,464	736 78
Total, du Canada.....	1,102	45,580	14,200	100				23,038	59,780	72,328	132,108	987 61
CANAL DE L'OTTAWA.												
Navires américains, à vapeur.....	20	67	378					331	445	331	776	7 95
do à voiles.....	2,140	1,170	90,644	205				104,427	91,814	107,138	198,952	2,460 36
Total, Etats-Unis.....	2,160	1,237	91,022	205				104,758	92,259	107,469	199,728	2,468 31
Grand total, canal Chambly.....	3,262	46,817	105,222	305				127,796	152,039	179,797	331,836	3,455 92
CANAL DE L'OTTAWA.												
Navires canadiens, à vapeur.....	805	41,688	96,684	318				1,520	41,688	37,002	138,680	597 78
do à voiles.....	1,169	4,537	119,466	10,892				3,561	4,537	130,368	134,895	1,937 03
Total, du Canada.....	2,034	46,225	216,150	11,210				5,081	46,225	227,360	273,585	2,534 81
Navires américains, à vapeur.....	1			3							3	0 25
do à voiles.....	160	2,200	108	13,220				1,128	2,200	13,928	15,528	370 01
Total, Etats-Unis.....	161	2,200	108	13,223				5,658	2,200	13,331	15,531	370 26
Grand total, canaux de l'Ottawa.....	2,195	48,425	216,258	24,433				10,739	48,425	240,691	289,116	2,905 07
CANAL RIDEAU.												
Navires canadiens, à vapeur.....	1,298	47,719	47,908	1,120				1,520	48,839	49,423	96,262	704 32
do à voiles.....	793	23,462	3,647					3,561	27,109	27,689	54,798	656 38
Total, du Canada.....	2,091	71,181	51,555	67				5,081	75,948	77,112	151,060	1,360 70
Navires américains, à vapeur.....	81	522	314	555				1,128	1,077	1,509	2,586	25 59
do à voiles.....	203	1,753	4,040	1,281				4,530	5,802	7,404	13,206	271 35
Total, Etats-Unis.....	284	2,275	4,004	1,348				5,658	6,879	8,913	15,792	296 94
Grand total, canal Rideau.....	2,375	73,456	55,559	1,348				10,739	82,827	86,025	168,852	1,657 64
CANAL SAINT-PIERRE.												
Navires canadiens, à vapeur.....	52	3,431	2,477						3,431	2,477	5,908	118 17
do à voiles.....	196	5,502	4,623					388	5,886	4,623	10,508	210 18
Total, du Canada.....	248	8,933	7,100					388	9,316	7,100	16,416	328 35
Navires américains, à vapeur.....												
do à voiles.....												
Total, Etats-Unis.....												
Grand total, canal Saint-Pierre.....	248	8,933	7,100					388	9,316	7,100	16,416	328 35

N° (A) 17.—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 du Canada.		Tonneaux.		Montant des péages. \$ c.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.												
Navires canadiens, à vapeur.	1,385	25,258							24,732	25,258	49,990	363 04
do à voiles.	562	17,996							17,329	17,996	35,325	137 50
Total, du Canada.	1,947	43,254							42,061	43,254	85,315	500 54
Navires américains, à vapeur.												
“ à voiles.												
Total, Etats-Unis.												
Grand total, can. de la vallée de la Trent.	1,947	43,254							42,061	43,254	85,315	500 54
CANAL MURRAY.												
Navires canadiens, à vapeur.	448	95,982	13,092				499	12,737	109,573	48,164	157,737	172 45
“ à voiles.	104	1,400	725	82			122	258	2,247	1,981	4,228	23 39
Total, du Canada.	552	97,382	13,817	82			621	12,995	111,820	50,145	161,965	195 84
Navires américains, à vapeur.	3		35	59				60	35	119	154	0 61
“ à voiles.	13	52	55					182	107	188	295	3 25
Total, Etats-Unis.	16	52	90	59				242	142	307	449	3 86
Grand total, canal Murray.	568	97,434	13,907	141			621	13,237	111,962	50,452	162,414	199 70

N° (A) 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—Fin.

RÉCAPITULATION.

Navires.	Nombre total.		De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des 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.	Montée.	Descente.		
														\$ c.
NAVIRES CANADIENS.														
<i>A vapeur et à voiles.</i>														
Welland.....	1,513	119,484	124,995	135,821	1,954				4,284	132,139	259,539	259,088	518,627	7,510 96
Saint-Laurent.....	7,649	828,002	615,895	85,088	37				661	112,300	913,751	728,232	1,641,983	15,234 52
Chambly.....	1,102	45,580	49,190	14,200	100					23,038	59,780	72,328	132,108	987 61
Ottawa.....	2,034	46,225	216,150	11,210							46,225	227,360	273,585	2,534 81
Rideau.....	2,091	71,181	72,031	4,767							75,948	77,112	153,060	1,360 70
Saint-Pierre.....	248	8,933	7,100						383		9,316	7,100	16,416	328 35
Vallée de la Trente.....	1,947	42,061	43,254								42,061	43,254	85,315	500 54
Murray.....	552	97,382	37,068	13,817	82				621	12,995	111,820	50,145	161,965	195 84
Total, canadiens.....	17,136	1,258,848	1,165,683	253,663	13,383				5,899	285,553	1,518,440	1,464,619	2,983,059	28,653 33
NAVIRES AMÉRICAINS.														
<i>A vapeur et à voiles.</i>														
Welland.....	709	591	31	26,605	1,256	255,128	209,581	397	56,156	18,916	282,722	267,024	549,746	8,870 08
Saint-Laurent.....	1,097	2,483	20,210	16,232	1,621	7,112	6,961	31,898	18,916	57,225	57,225	47,708	105,433	802 58
Chambly.....	2,160	1,237	2,506	91,022	205					104,758	92,259	107,469	199,738	2,468 31
Ottawa.....	161	2,200	108	13,293							2,200	13,331	15,531	370 26
Rideau.....	284	2,275	1,907	4,604	1,348						6,879	8,913	15,792	296 94
Saint-Pierre.....														
Vallée de la Trent.....														
Murray.....	16	52	6	90	59					242	142	307	449	3 86
Total, américains.....	4,427	8,838	24,768	138,554	17,712	262,240	216,542	32,295	185,730	441,927	444,752	444,752	886,679	12,812 03
Grand total des navires canadiens et américains.....	21,563	1,287,686	1,190,451	392,247	31,095	262,240	216,542	38,194	471,283	1,960,367	1,960,367	1,909,371	3,869,738	41,465 36

RICHARD DEVLIN,
Comptable de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 18 novembre 1896.

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 17—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1894 et 1895, 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.		Montant des péages. \$ cts.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
1894.									
Canal Welland.....	7,623	117,867	9,597	36,910	1,270	242,687	249,438	758,783	1,008,821
Canaux du Saint-Laurent.....	185,780	425,789	17,607	222	44,750	210,618	248,361	638,417	63,005 43
Canal Chambly.....	11,371	7,934	157,086	.....	101,217	168,457	109,151	277,608	21,149 65
Canal Rideau.....	45,356	15,475	18,558	1,003	.....	14,087	63,914	30,565	5,856 39
Canaux de l'Ottawa.....	353	510,298	.....	51,359	.....	.....	353	561,657	34,042 78
Canal Saint-Pierre.....	16,318	89,142	.....	.....	.....	.....	16,318	39,142	55,460
Canaux de la Vallée de la Trent.....	24,268	12,093	.....	.....	.....	.....	24,268	12,093	2,637 14
Canal Murray.....	8,086	12,098	1,327	120	.....	257	9,413	12,475	1,009 23
	299,155	1,140,606	204,175	89,614	46,020	568,866	780,522	2,102,193	288,131 01
1895.									
Canal Welland.....	5,328	97,048	12,470	4,126	1,565	271,375	233,883	635,712	138,713 64
Canaux du Saint-Laurent.....	174,771	417,747	12,569	1,102	43,888	177,000	231,457	596,771	828,228
Canal Chambly.....	5,942	6,935	236,594	.....	922	109,566	242,536	116,491	25,920 67
Canal Rideau.....	88,882	12,819	18,193	2,959	1	15,899	57,076	31,677	5,679 25
Canaux de l'Ottawa.....	173	477,242	.....	63,805	.....	.....	173	541,047	31,959 29
Canal Saint-Pierre.....	3,139	6,410	.....	.....	279	.....	3,418	6,410	9,828
Canaux de la Vallée de la Trent.....	21,917	10,349	.....	.....	.....	.....	21,917	10,349	426 63
Canal Murray.....	4,253	5,926	561	.....	288	.....	5,072	6,252	1,042 68
Grand total.....	254,405	1,034,476	280,387	71,992	45,941	574,156	795,532	1,944,709	2,740,241

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 18.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation en 1895.

CANAL WELLAND.

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	8	64	4	32	4	32	3	24
10	2	20	9	90	3	30	2	20
15	2	30	2	30	3	45	1	15
20	1	20	1	20	3	60	1	20
25	5	125	1	25				
30	6	180						
35	7	245						
40			1	40	3	105	1	35
45	1	45	1	45	2	80	1	40
50	3	150	1	50	1	45		
55							1	50
60			5	300	1	55		
65	1	65			1	60	3	180
70	1	70					2	130
75	1	75						
85	1	85						
90	1	90	1	90				
95	1	95						
100			2	200			1	100
110			1	110			2	220
135			1	135				
145			3	435				
150			2	300				
160	1	160						
165	1	165	1	165				
190			1	190				
200	2	400	2	400				
205					1	205		
210	1	210						
220	2	440						
225			1	225				
230			1	230				
245							1	245
250			1	250				
260	2	520					2	520
265							2	530
270							2	540
280			2	560	2	560	2	560
285							1	285
290			1	290			1	290
295	1	295	3	885			1	295
300							1	300
305	3	915					2	610
310			2	620			3	930
315							2	630
320			2	640	1	320	1	320
325			2	650			2	650
330			1	330			1	330
335			3	1,005				
340							1	340
355							1	355
360	1	360						
365					3	1,095		
400					1	400	1	400
405	3	1,215						

ANNEXE A—*Suite.*N° (A) 18.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Suite.*CANAL WELLAND—*Suite.*

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
415	1	415						
440	2	880						
455	1	455	2	910				
460			1	460				
465	1	465						
470					1	470	2	940
485							2	970
490	1	490			1	490	1	490
500	2	1,000						
510	1	510						
515	1	515					1	515
530	1	530						
540					2	1,080		
545	2	1,090	1	545	1	550		
550								
560	1	560						
575	1	575						
585							1	585
590			1	590			2	1,180
595					1	595		
600	1	600					2	1,200
605					1	605		
615					2	1,230		
620					1	620	1	620
625					2	1,250		
630							1	630
640					2	1,280		
645			1	645				
655					1	655	1	655
660					1	660		
680							1	680
685			1	685				
695					1	695		
707							2	1,414
710					1	710		
719			1	719				
725					1	725		
740							1	740
769	1	769						
771	1	771						
775					1	775		
787					1	787		
796					1	796		
800					1	800		
802			1	802			2	1,604
837					1	837		
838							1	838
870							1	870
880					1	880		
904					1	904		
908			1	908				
911					1	911		
918					1	918		
929	1	929						

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 19.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires,
etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND—*Suite.*

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
940					1	940		
950					1	950		
962					1	962		
968					1	968		
977	1	977						
978					1	978		
985					1	985		
994							3	2,982
997					1	997		
1,013					1	1,013		
1,022					1	1,022		
1,029					1	1,029		
1,035	1	1,035			2	2,070		
1,038					1	1,038		
1,041			1	1,041				
1,053					1	1,053		
1,054					1	1,054		
1,083					1	1,083		
1,085							1	1,085
1,086							1	1,086
1,111					2	2,222		
1,172	1	1,172						
1,180					1	1,180		
1,185							1	1,185
1,189					1	1,189		
1,203					1	1,203		
1,206					1	1,206		
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	1,553		
1,565					1	1,565		
Total..	81	21,044	69	15,647	87	56,086	73	29,233

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 19.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation 1894.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	27	216	16	123	4	32	2	16
10	11	110	19	190	2	20	1	10
15	12	180	2	30	1	15	1	15
20	3	60	11	220	3	60	2	40
25	11	275	5	125	.....	.....	1	25
30	8	240	10	300	.....	.....	2	60
35	6	210	.....	.....	1	35	.....	.....
40	9	360	14	560	1	40	1	40
45	3	135	4	180	1	45	.....	.....
50	7	350	6	300	3	150	3	150
55	3	165	2	110	1	55	.....	.....
60	9	540	25	1,500	1	60	.....	.....
65	2	130	1	65	1	65	.....	.....
70	1	70	4	280	.....	.....	1	70
75	3	225	2	150	1	75	.....	.....
80	1	80	6	480	1	80	2	160
85	1	85	5	425	.....	.....	6	510
90	3	270	7	630	1	90	11	990
95	.....	.....	9	855	.....	.....	48	4,560
100	3	300	21	2,100	.....	.....	81	8,100
105	4	420	9	945	.....	.....	23	2,415
110	3	330	8	880	.....	.....	9	990
115	2	230	9	1,035	.....	.....	6	690
120	3	360	8	960	.....	.....	8	960
125	1	125	4	500	.....	.....	.....	.....
130	1	130	8	1,040	.....	.....	.....	.....
135	.....	.....	5	675	.....	.....	.....	.....
140	1	140	5	700	.....	.....	.....	.....
145	2	290	10	1,450	.....	.....	.....	.....
150	.....	.....	16	2,400	.....	.....	.....	.....
155	2	310	34	5,270	.....	.....	.....	.....
160	.....	.....	15	2,400	.....	.....	2	320
165	6	990	16	2,640	.....	.....	.....	.....
170	.....	.....	6	1,020	.....	.....	.....	.....
175	.....	.....	3	525	.....	.....	.....	.....
180	.....	.....	5	900	.....	.....	.....	.....
185	.....	.....	3	555	.....	.....	.....	.....
190	1	190	4	760	.....	.....	.....	.....
195	.....	.....	3	585	.....	.....	.....	.....
200	3	600	2	400	.....	.....	.....	.....
220	.....	.....	1	220	.....	.....	.....	.....
230	.....	.....	5	1,150	.....	.....	.....	.....
250	.....	.....	1	250	.....	.....	.....	.....
255	.....	.....	1	255	.....	.....	.....	.....
260	.....	.....	2	520	.....	.....	.....	.....
265	1	265	3	795	.....	.....	.....	.....
270	.....	.....	2	540	.....	.....	.....	.....
275	1	275	1	275	.....	.....	.....	.....
285	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	285
290	1	290	1	290	.....	.....	.....	.....
300	.....	.....	3	900	.....	.....	.....	.....
305	1	305	8	2,440	.....	.....	.....	.....
310	.....	.....	3	930	.....	.....	.....	.....

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 20.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires,
etc.—Suite.

CANAUX DU SAINT-LAURENT—Suite.

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
315			2	630				
320			3	960			2	640
325	1	325	2	650				
330			1	330				
335	1	335	3	1,005			1	335
340			4	1,360			1	340
345	2	690	2	690			1	345
350			2	700				
360			2	720				
365	1	365	3	1,095				
370			2	740				
375			2	750				
390			1	390				
395	1	395	1	395				
400	1	400						
415			2	830				
435	1	435	1	435			1	435
440	2	880	1	440			1	440
445	1	445	1	445				
450			1	450				
455	1	445						
475	1	475	1	475			1	475
490			1	490				
500	1	500	1	500				
510	2	1,020						
515			1	515				
516			2	1,032				
518			1	518				
520								
541			2	1,082				
543			1	543				
545	1	545						
567			1	567				
570								
575	1	575						
580								
585			1	585				
586			1	586				
590	2	1,180	1	590				
595	1	595						
600	1	600						
628			1	628				
630								
680	1	680						
681			1	681				
685								
695	1	695						
715	1	715						
719			1	719				
769			1	769				
771			1	771				
775								
780								

ANNEXE A—*Fin.*

N° (A) 20.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires,
etc.—*Fin.*

CANAL DU SAINT-LAURENT—*Fin*

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
805								
929			1	929				
1,185								
1,285			1	1,285				
1,485								
Total.....	181	21,556	430	69,113	22	822	219	23,416

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ANNEXE A—Suite.

N° (A) 21.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1895.

RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

CANADIENS.					AMÉRICAINS.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	56	448	215	1,720	11	88	21	168
10	9	90	23	230	2	20		
15	12	180	9	135	7	105		
20	8	160	9	180	1	20		
25	9	225	5	125			3	75
30	3	90	2	60				
35	1	35						
40	4	160	9	360	1	40	1	40
45			2	90				
50	5	250	7	350			2	100
55	2	110	3	165				
60	2	120	1	60				
65							2	130
70			1	70	2	140	8	560
75	3	225	4	300				
80	1	80	3	240			2	160
85	1	85	2	170	1	85	8	680
90	2	180	4	360			16	1,440
95	1	95	5	475	1	95	99	9,405
100	1	100	12	1,200			179	17,900
105	1	105	6	630			41	4,305
110			5	550			27	2,970
115			2	230			20	2,300
120	1	120	7	840			10	1,200
125	3	375	5	625			1	125
130			3	390				
135			2	270				
140	1	140	6	840			1	140
145	2	290	12	1,740				
150			16	2,400				
155	1	155	28	4,340				
160			15	2,400				
165			12	1,980				
170			4	680				
175			3	525				
180			2	360				
185			1	185				
190	1	190	2	380				
195			1	195				
200	1	200	2	400				
262	1	262						
289			1	289				
324	1	324						
332	1	332						
397	1	397						
691	1	691						
Total.....	136	6,214	451	26,539	26	593	441	41,698

ANNEXE A—*Fin.*
N^o (A) 22.—RELEVÉ du tonnage classifié des différents navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1895.

CANAL WELAND.

CANADIENS.						AMÉRICAINS.									
Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,267 tonx.	33	18,310	1	250 à 1,041 tonx.	28	12,535	1	250 à 1,565 tonx.	65	55,369	1	250 à 1,185 tonx.	54	28,154
2	200 " 249 "	5	1,050	2	200 " 249 "	2	455	2	200 " 249 "	1	205	2	200 " 249 "	1	245
3	150 " 199 "	2	325	3	150 " 199 "	6	1,055	3	150 " 199 "	1	115	3	150 " 199 "	3	320
4	100 " 149 "	2	630	4	100 " 149 "	7	880	4	100 " 149 "	2	115	4	100 " 149 "	6	360
5	50 " 99 "	9	729	5	50 " 99 "	7	630	5	50 " 99 "	2	397	5	50 " 99 "	9	154
6	Moins de 50 "	32	21,044	6	M ^{ns} de 50 "	19	282	6	M ^{ns} de 50 "	19	397	6	M ^{ns} de 50 "	73	29,283
	Total	81	21,044		Total	69	15,647		Total	87	56,086		Total	73	29,283

CANAUX DU SAINT-LAURENT

1	250 à 715 tonx.	29	13,440	1	250 à 1,285 tonx.	82	38,475	1	250 à 1,565 tonx.	22	822	1	250 à 475 tonx.	9	3,295
2	200 " 249 "	3	600	2	200 " 249 "	8	1,770	2	200 " 249 "	1	205	2	200 " 249 "	2	320
3	150 " 199 "	9	1,480	3	150 " 199 "	105	17,055	3	150 " 199 "	1	115	3	150 " 199 "	127	13,155
4	100 " 149 "	20	2,325	4	100 " 149 "	87	10,285	4	100 " 149 "	9	575	4	100 " 149 "	71	6,440
5	50 " 99 "	30	1,915	5	50 " 99 "	67	4,795	5	50 " 99 "	13	247	5	50 " 99 "	10	206
6	Moins de 50 "	90	1,786	6	M ^{ns} de 50 "	81	1,733	6	M ^{ns} de 50 "	22	822	6	M ^{ns} de 50 "	219	23,416
	Total	181	21,556		Total	430	69,113		Total	22	822		Total	219	23,416

RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLEY.

1	250 à 691 tonx.	5	2,006	1	250 à 289 tonx.	1	289	1	250 à 1,565 tonx.	22	822	1	250 à 475 tonx.	9	3,295
2	200 " 249 "	1	200	2	200 " 249 "	2	400	2	200 " 249 "	1	205	2	200 " 249 "	2	320
3	150 " 199 "	2	345	3	150 " 199 "	84	13,445	3	150 " 199 "	1	115	3	150 " 199 "	127	13,155
4	100 " 149 "	9	1,130	4	100 " 149 "	60	7,315	4	100 " 149 "	9	575	4	100 " 149 "	71	6,440
5	50 " 99 "	17	1,145	5	50 " 99 "	30	2,190	5	50 " 99 "	13	247	5	50 " 99 "	10	206
6	Moins de 50 "	102	1,888	6	M ^{ns} de 50 "	274	2,900	6	M ^{ns} de 50 "	22	822	6	M ^{ns} de 50 "	219	23,416
	Total	136	6,214		Total	451	26,539		Total	26	593		Total	441	41,698

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

REVENU DES TARIF REVISÉ DES

Sec. I.

N° 22.—DROITS DE PÉAGES À PRÉLEVER SUR LES

CANAUX WELLAND, DU SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA, CHAMBLY ET MURRAY.

(A. du C., 18 avril 1873.)

Les droits de péages se subdivisent en six classes et se comptent par tonne, à moins qu'autrement spécifié.	Canal Welland, allant à l'ouest.	Canal Welland, allant à l'est.	Lac Érié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, montée et descente.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, montée et descente.	Canal Rideau, montée et descente.	Canaux de l'Ottawa, et écluse Sainte-Anne, montée et descente.	Ottawa à Saint-Jean, montée et descente.	Canal Murray, montée et descente.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
<i>Classe n° 1.</i>									
Vapeurs..... par tonneau	0 01 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 01	0 01 $\frac{1}{2}$
Voiliers et autres	0 02 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 3 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 01 $\frac{1}{2}$	0 02 $\frac{1}{2}$	0 01	0 02 $\frac{1}{2}$	0 1 $\frac{1}{2}$
<i>Classe n° 2.</i>									
Passagers, 21 ans et plus.....	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02 $\frac{1}{2}$	0 09 $\frac{3}{4}$	0 1 $\frac{1}{2}$
do moins de 21 ans.....	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01 $\frac{1}{2}$	0 04 $\frac{1}{2}$	0 0 $\frac{1}{2}$
<i>Classe n° 3.</i>									
Briques, ciment et chaux.....	15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19 $\frac{3}{4}$	0 1 $\frac{1}{2}$
Argile, chaux et sable.....									
Soufre.....									
Mais.....									
Fleur de farine.....									
Fer pour voie ferrée.....									
Fer en gueuses.....									
Autre fer, y compris acier (A. du C., 1er fév. 1888).....									
Plâtre, gypse.....									
Sel.....									
Viandes salées ou poisson, en barils ou autrement.....									
Produits agricoles, légumes, non spécifiés.....									
Produits agricoles, animaux, non spécifiés.....									
Pierre de taille, brute.....									
Blé.....									
<i>Classe n° 4.</i>									
Autres articles, non spécifiés.....	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29	0 2 $\frac{1}{2}$

CANAUX

DROITS DE PÉAGES.

CANAUX DU DOMINION EN 1895.

CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

(A. du C., 25 juillet 1888.)

1ÈRE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	PARCOURS ENTIER.	Peterborough à Hastings, montée et descente.
Chutes Fénélon à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Chutes Fénélon à Lakefield.	Péages exigés à Peterborough et Hastings.
Péages exigés aux Chutes Fénélon.	Péages exigés à Bobcaygeon.	Péages exigés à Buckhorn.	Péages exigés à Burleigh.	Péages exigés aux Chutes Fénélon.	Péages exigés à Peterborough et Hastings.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$
0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 00 $\frac{3}{4}$	0 01	0 00 $\frac{3}{4}$
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

TARIF DES PÉAGES SUR LES

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA, CHAMBLY ET MURRAY.

	Canal Welland, allant à l'ouest.	Canal Welland, allant à l'est.	Du Lac Érié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, montée et descente.	Canal Chamblay et écluse Saint-Ours, montée et descente.	Canal Rideau, montée et descente.	Canaux de l'Ottawa et écluse de Sainte-Anne, montée et desc.	Ottawa à Saint-Jean, montée et descente.	Canal Murray, montée et descente.
Les droits de péages se subdivisent en six classes et se comptent par tonne, à moins qu'autrement spécifié.									
<i>Classe n° 5.</i>									
Ecorce.....	0 20	0 20	0 20	0 15	0 13	0 07	0 06	0 19½	0 01½
Barils, vides, chaque.....	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½	0 00½
Courbes de navires, chaque.....	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½	0 00½
Flottes, par 1,000 pieds linéaires.....	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05	0 17½
Bois de chauffage, par corde, sur navires.....	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23	0 02½
do do en radeaux.....	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 15	0 09	0 30½	0 03½
Cercles.....	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30	0 02½
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de quarante pieds cubes, sur navires	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13½	0 00½
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de quarante pieds cubes, en radeaux.	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22½	0 01½
Traverses de chemins de fer, sur navires, chaque.....	0 01	0 01	0 01	0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 01½	0 0½
Traverses de chemin de fer, en radeaux, chaque.....	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02½	0 00½
Bois scié, planches, madriers, voliges et bois scié, par m. p., mesure de planche, sur navires.....	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11½	0 06½	0 20	0 01½
Bois scié, planches, madriers, voliges et bois scié, par m. p., mesure de planches, en radeaux.....	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36½	0 03½
Bois carré, par m. p. cubes, sur navires.....	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69	0 12½
do do en radeaux.....	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13	0 25
Bois à voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de quarante pieds cubes.....	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55	0 05
Bardeaux, par mille.....	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04½	0 02½	0 08	0 00½
Poteaux et perches pour clôtures, par mille, sur navires.....	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42	0 05
do do en radeaux.....	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77	0 10
Bois en grume, mesure étalon.....	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13	0 01
Douves et fonds de barils, par mille.....	0 40	0 40	0 40	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30	0 02½
do de pipes do.....	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75	0 12½
do de pipes des I. Occ., par m. do de saloirs, sciés ou coupés, par mille.....	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65	0 07½
Traverses, par cent.....	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 06	0 00½
Echalas à houblon, par mille.....	0 50	0 50	0 50	0 50	0 40	0 38	0 15	0 67½	0 06½
	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65	0 25
<i>Classe spéciale.</i>									
Gypse crû (par A. du C., 28 oct. 1882).....	0 15	0 05	.....	0 05	Vers l'ouest	.....	.....	.....	.....
Houille.....	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17½	0 01½
Pierre, brute, impropre à la taille, par corde.....	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37½	0 28	0 24	0 77½	0 07½
Cryolithe, minéral de fer ou minéral chimie.....	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05
Glace.....	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 11	0 05

CANAUX DU CANADA—Fin.

CANAUX DE LA VALLEE DE LA TRENT.

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	PARCOURS ENTIER.	Peterborough à Hastings, montée et descente.
Chutes Fénélon à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Chutes Fénélon à Lakefield.	
Péages exigés aux Chutes Fénélon.	Péages exigés à Bobcaygeon.	Péages exigés à Buckhorn.	Péages exigés à Burleigh.	Péages exigés aux Chutes Fénélon.	Péages exigés à Peterborough et Hastings.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 01	0 00½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 01	0 00½
0 13	0 13	0 13	0 13	0 02	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 01
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 09½	0 00½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 01	0 00½
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 07	0 07	0 07	0 07	0 28	0 07
0 14	0 14	0 14	0 14	0 56	0 14
0 04	0 04	0 04	0 04	0 16	0 04
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 03	0 00½
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 05	35	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 04	0 00½
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

Canal Saint-Pierre.

Sec. 2. Sur chaque vaisseau passant par le dit canal, 2 centins par tonneau du vaisseau et 1 centin par tonne de fret, montée et descente. Arrêté du conseil du 23 juin 1883. Arrêtés du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 109.

RÈGLEMENTS SPÉCIAUX SE RAPPORTANT AUX TAUX DE PÉAGE SUR QUELQUES-UNS DES CANAUX.

Sec. 3. La houille peut passer dans tous les canaux, à l'exception du canal Welland, franc de port. Arrêté du conseil, 6 juin 1869. Arrêtés du conseil rev. du 26 octobre 1889, sec. 109.

Sec. 4. Les bois en grume, bois manufacturé, ou autres produits de l'industrie forestière peuvent passer sans péages le Chippawa Creek entre l'Aqueduc et Port-Robinson. Arrêté du conseil, 18 mai 1863. Arrêtés du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 109.

Sec. 5. (a) Par suite de la construction du barrage à travers la rivière Ottawa à Carillon, lequel a rendu la descente des rapides, à cet endroit, difficile et même à certaines époques impraticable, il semble nécessaire, à cause de la difficulté qui se rattache toujours à la descente par le glisseur construit dans le barrage, que l'on puisse se servir du canal pour le mouvement des radeaux, et que jusqu'à ce qu'il en soit ordonné autrement on accorde un passage libre aux radeaux dans le canal de Carillon, aux conditions imposées par le ministère des chemins de fer et canaux en vue du revenu à percevoir sur le trafic de ce canal. Arrêté du conseil, 6 juillet 1888.

Sec. 5. (b) "A part les cas spéciaux où il est donné une permission privilégiée on n'accorde pas de passage aux radeaux ou parties de radeaux dans le canal de Grenville." Arrêté du cons., 27 juin 1890.

Canal du Saut-Sainte-Marie.

Sec. 6. Le passage de tous les vaisseaux et du fret sera exempt de péages dans le canal du Saut-Sainte-Marie jusqu'à ce qu'il en soit décidé autrement.

Sec. 7. (a) Il y aura passage libre pour toutes les marchandises qui ont acquitté un péage total pour tout le parcours des canaux du Saint-Laurent ou par le canal Lachine, l'écluse de Sainte-Anne et les canaux sur les rivières Ottawa et Rideau qui passeront dans le canal Welland; et si tous les droits de péages ont été soldés au canal Chambly, ces droits seront remis aux expéditeurs à Montréal ou à Kingston-Mills, et si tous les droits de péage ont été soldés pour le passage dans le canal Welland, il sera permis aux vaisseaux de passer sans péage additionnel dans les canaux du Saint-Laurent et ceux de la rivière Ottawa; pourvu toujours que:—Le trafic ayant le privilège des exemptions ci-dessus mentionnées fera le parcours en descendant jusqu'à Montréal ou remontera tout le long du parcours par les canaux du Saint-Laurent ou de l'Ottawa et de la rivière Rideau jusqu'au lac Ontario.

(b.) Tous les articles, effets ou marchandises non énumérés ci-dessus doivent être placés dans la classe n° 4. A. du C., 18 avril 1873. Arrêté du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 86.

Sec. 8. Les colis expédiés d'aucun des ports à l'ouest des canaux du Saint-Laurent et qui ont acquitté les droits de péages voulus pour le passage par ces canaux peuvent être réexpédiés des mêmes ports et passer par le canal Welland franc de port, de la même manière que s'ils avaient été expédiés en ligne directe dès le commencement du parcours; et les colis prenant la direction de l'est et qui ont acquitté les droits de péages du canal Welland peuvent être réexpédiés d'aucun des ports sur le lac Ontario et passer ensuite sans autres droits à payer à travers les canaux du Saint-Laurent comme s'ils avaient pris une feuille de route d'entier parcours dès leur point de départ. Arr. du C., 23 juin 1883. Ar. du C. revisés, 26 octobre 1889, sec. 87.

Sec. 9. Le minerai de fer, le kryolite ou les minerais chimiques peuvent passer dans l'une des subdivisions susmentionnées ou dans toutes les divisions à raison de cinq centins par tonneau.

Sec. 10. On ne donnera pas de laissez-passer à aucun remorqueur ou petit vaisseau à moins de vingt-cinq centins, comme droit minimum; mais tels vaisseaux ne transportant ni fret ni passagers pourront obtenir une passe générale à raison de \$30 par saison, au moyen de laquelle ils pourront monter et descendre les canaux aussi souvent que besoin sera. Arr. du C., 18 avril 1873. Arrêtés du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 86.

Sec. 11. Tous les bateaux appartenant à des personnes qui ont des entreprises pour le gouvernement, soit au point de vue de l'élargissement des canaux ou des réparations ou autrement, occupés à enlever et transporter les matériaux nécessaires à l'exécution des travaux voulus, auront droit de passage gratis sur tous les dits canaux. Arr. du C. du 22 avril 1884. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889.

Sec. 12. Les dragueurs de l'Etat et leurs chalans pourront passer dans les canaux sans payer de droits, pourvu toujours que ces dragueurs ou ces chalans ne nuisent en aucune manière à la libre navigation des autres vaisseaux ayant à faire le même trajet. Arr. du C., 18 mai 1891.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TARIF DES HAVRES.

Sec. 13. Les vaisseaux qui embarquent ou déchargent du fret sur les terrains du chemin de fer Welland aux ports Dalhousie et Colborne seront exempts de tarifs de havre ; mais tous les autres vaisseaux qui embarquent ou déchargent des marchandises à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou à Port-Maitland devront payer deux centins pour chaque tonne de fret ainsi embarqué ou déchargé. Arr. du C. rev., 26 oct. 1889.

PÉAGES, MONTÉE ET DESCENTE.

Sec. 14. Les péages suivants doivent être prélevés sur les vaisseaux et propriétés qui se servent des divisions suivantes de canaux.

Canal Welland.

	Tarif.
1. Depuis Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne jusqu'à Port-Robinson ou Allanburg, ne se servant pas de l'écluse, montée et descente.....	1/2
2. De la coupe Chippawa, ou de tout autre point du parcours à Dunnville, Port-Maitland ou Port-Colborne.....	1/2
3. De Dunnville à Port-Colborne.....	1/2
4. De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie.....	1/2
5. De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson, à Marshville et les points intermédiaires.....	1/2
6. De Marshville ou des points intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson.....	1/2
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold.....	1/2
8. De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie.....	1/2
9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie.....	1/2
10. De Dunnville à Maitland.....	1/2
11. De Port-Robinson par l'écluse et la coupe Chippawa.....	1/2
12. De Port-Colborne à Port-Maitland.....	1/2
13. De la coupe Chippawa par l'écluse à Port-Robinson.....	1/2
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold.....	1/2
15. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine.....	1/2
16. A travers la coupe Chippawa seulement.....	1/2
17. A travers l'écluse de Port-Robinson seulement.....	1/2

Canaux du Saint-Laurent.

Sec. 15. La navigation est divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. La perception des péages sur tous les bâtiments et propriétés se fait en proportion du nombre de sections traversées.

Canal Chambly.

	Tarif.
Sec. 16. Les navires et propriétés allant de Sorel à Chambly doivent payer.....	1/2
Les navires et propriétés allant de Chambly à Saint-Jean doivent payer.....	1/2

Canaux de l'Ottawa.

Sec. 17. La navigation est divisée en trois sections, savoir, Grenville, Carillon et Sainte-Anne. La perception des péages sur les bâtiments et propriétés se fait en proportion du nombre de sections traversées.

Canal Rideau.

Sec. 18. La navigation sur ce canal est divisée en trois sections, savoir, Ottawa, Smith's-Falls et Kingston-Mills. Les vaisseaux et le fret qui traversent une de ces sections payent un tiers ; deux sections deux tiers. Arr. du conseil, 18 avril 1873. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sections 77, 78, 79, 80 et 81.

Le canal Tay fera partie du canal Rideau, et les taux de péage suivants seront prélevés sur la dite branche Tay du canal Rideau, savoir :—

De Perth à Smith-Falls, une section ou un tiers du tarif du canal Rideau, montée et descente.

De Perth à Kingston, deux sections, deux tiers du tarif du canal Rideau, montée et descente.

De Perth à la rivière Ottawa, trois sections, tarif entier du canal Rideau, montée et descente. Arr. du C., 27 septembre 1890.

Observations générales.

Sec. 19. (a.) Toute partie d'une tonne de fret devra être payée le prix d'une tonne, et les parties de sections seront considérées comme section entière sur tous les canaux plus haut mentionnés.

(b.) Le passage de bois en grume ou autre bois dans aucun des canaux ou sections plus haut mentionnés devra toujours être contrôlé par les règlements y relatifs. Arr. du C., 18 avril 1873. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 82.

Sec. 20. ECHELLE DE CALCUL POUR ESTIMER LE POIDS DES COLIS QUI PASSENT PAR LES CANAUX.

	Tonnes.		Tonnes.
2,000 liv. avoir du poids	1	Pierre, 12 pieds cubes valent	1
Par mesure de planche, mille pieds		Pierre, 1 corde vaut	7½
Par mille, par mille pièces		Whisky, 9 barils ou 215 gallons valent	1
Fruits verts, 9 barils valent	1	Barils vides, 10 valent	1
Cendre, 3 barils valent	1	Cercles de barils, 10 mille	1
Écorce, 4 cordes valent	1	Planche et autre bois scié, 600 pieds mesure de planche valent	1
Bœuf, 7 barils valent	1	Courbes de navires, 4 valent	1
Biscuits secs, 9 barils valent	1	Bois de chauffage, 1 corde vaut	3
Brique commune, 1,000 valent	2	Echalas, 60 ou 40 pieds cubes valent	1
Beurre, 22 seaux ou 7 barils valent	1	Bardeaux, 12 mille ou caisses valent	1
Bestiaux, 3 valent	1	Pieux et piquets de clôtures, 1 mille	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils valent	1	Douves et fonds de pipes, 1 mille	8
Brique réfractaire, 1,000 valent	3	“ “ des I.O., un m. vaut	4
Poisson, 7 barils valent	1	“ “ fonds de barils, un mille vaut	2½
Farine, 9 barils valent	1	“ “ saloirs	0½
Gypse et manganèse, 6 barils valent	1	Billots, long. type, un billot valent	0½
Chevaux, 2 valent	1	Bois carré, 50 pieds cubes valent	1
Graisse et suif, 9 barils ou 22 seaux valent	1	Poteaux de télégraphe, 10 ou 40 pieds cubes valent	1
Boissons et liqueurs spirit., 215 gall. valent	1	“ “ valent	1
Boissons, autres, spiritueuses, 215 gall. valent	1	Mâts et espars, 40 pieds cubes valent	1
Noix, 9 barils valent	1	Traverses de ch. de fer, 16 ou 50 pds c. val.	1
Huitres, 6 barils valent	1	Tout autre bois ouvré ou en partie ouvré, 40 pieds cubes valent	1
Lard, 7 barils valent	1	Traverses, 40 pieds cubes ou 5 pièces valent	1
Sel, 7 barils valent	1	Pièces d'estacade, 50 pieds linéaires valent	1
Grains, 9 barils valent	1		
Moutons, 20 valent	1		

NOTE.—Par l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts révisés du Canada, section 14, tous les articles ci-dessous mentionnés devront être cotés d'après le poids quintal de 100 livres du pays.

Les poids qui équivalent à un boisseau sont comme suit :—Blé, 60 livres ; blé d'Inde, 56 livres ; seigle, 56 livres ; pois, 60 livres ; orge, 48 livres ; avoine, 34 livres ; fèves, 60 livres ; graine de tréfle, 60 livres ; d'herbe, 48 livres ; sarrasin, 48 livres ; graine de lin, 50 livres ; graine de gazon, 14 livres ; de chanvre, 44 livres ; malt, 36 livres ; fèves blanches, 40 livres ; pommes de terre, navets, carottes, panais, betteraves et oignons, 60 livres ; houille bitumineuse, 70 livres.

TARIFS AUX HANGARS DU BASSIN DU CANAL LACHINE.

SEC. 21. On prélèvera les tarifs suivants sur les effets déposés dans les hangars du bassin du canal Lachine :—

	Centins.
Blé et autres grains, par semaine, par boisseau	1
Mais do par baril	4
Lard, bœuf, beurre et saindoux, par semaine, par baril	5
Sucre, brut, par semaine, par futaille, 10 centins, par baril	5
Liqueurs { do par pipe, 15 centins, par petite futaille	12
{ do par futaille 10 do par quart de fut.	7
Fer en barre do par tonne	24
Fer en gueuse do do	12
Sel, excepté aux hangars St-Gabriel, par semaine, par 100 minots	36
Sel, aux hangars St-Gabriel, Montréal, après 48 heures, par semaine, par sac	½
Colis, caisses, boîtes, par semaine, par tonne de poids et de mesure	24
Houille, par chaudière	12

SEC. 22. (a.) On ne prélèvera aucun droit sur les effets déposés dans les hangars du bassin du canal Lachine pour les premières quarante-huit heures d'occupation, après laquelle période, excepté pour la farine, on devra imposer, prélever et percevoir les taux courants établis pour l'usage des hangars.

(b.) Les articles non énumérés seront cotés aux prix ci-haut mentionnés d'une manière aussi approximative que possible.

(c.) Tout article placé dans les hangars et y demeurant après les premières quarante-huit heures sera passible du taux d'une semaine, même au cas où il n'occuperait les hangars que pour une partie de ce temps, et ainsi de suite pour chaque semaine subséquente.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

(d.) La main-d'œuvre utilisée pour le débarquement d'articles dans les hangars et la livraison de ces articles sera fournie aux frais des propriétaires des dits articles ou par eux ou leurs agents.

(e.) Tout article placé dans ces hangars y demeurera sujet au risque du propriétaire pour tout dommage causé par le feu ou autrement.

(f.) Tous les taux provenant de l'emmagasinage devront être payés avant que l'on enlève les effets. Arr. du con., 31 août 1846. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 90 et 91.

Farine.

SEC. 23. (a.) On permettra que la farine reste dans les hangars pendant deux jours entiers gratis.

(b.) Si elle reste emmagasinée plus de deux jours ou de 48 heures, la dite farine sera passible du tarif de un centin par jour pour chaque baril pendant les quatre premiers jours qui suivront les quarante-huit heures d'exemption.

(c.) Si la farine est gardée dans les hangars plus de quatre jours à raison de un centin par jour par baril, elle sera passible d'un tarif de deux centins par baril pour chaque journée qui suivra l'expiration des dits quatre jours.

(d.) Toute partie d'une journée sera considérée comme journée entière. Arr. du C., 31 mai 1856. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 92.

QUAIIAGE SUR LA HOUILLE POUR USAGE LOCAL À MONTRÉAL.

SEC. 24. On prélèvera un taux de cinq centins par tonne sur le charbon débarqué sur le terrain du canal entre le port de Montréal et la côte Saint-Paul, et venant de navires autres que les vaisseaux océaniques et qui entrent dans le canal Lachine par le port de Montréal.

La poussière de houille payera 3 centins la tonne. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 93. Arr. du C., 18 mai 1892.

QUAIIAGE POUR LE BOIS DE CHAUFFAGE DÉPOSÉ SUR LES QUAIS ET BERGES DU CANAL LACHINE.

SEC. 25. Les taux de péage suivants seront prélevés comme mentionné ci-dessous, à savoir :—

(a.) Le bois de chauffage déposé sur les quais ou berges du canal Lachine, ou sur les bateaux, barges ou autres embarcations occupant l'un des bassins situés entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, quatre centins par corde, et pour chacun des jours pendant lesquels le bois devra rester dans le canal ou le bassin ou sur les quais ou berges après les cinq premiers jours, un taux additionnel de quatre centins par corde. Arr. du C., 7 août 1860. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 94.

(b.) La section précédente ne s'appliquera pas seulement à la perception des taux pour le bois de chauffage des quais de Lachine, du canal et du bassin de Lachine, mais s'étendra et sera rendue applicable aux levées et terrains de la côte Saint-Paul, et à Lachine. Arr. du C., 27 janvier 1862. Arr. du C. rev., 1889, sec. 94.

BASSINS DU CANAL DANS LE PORT DE MONTRÉAL.

SEC. 26. Vu qu'en vertu des règlements actuels pour la perception des droits de péage sur les canaux, les navires allant dans la direction de l'est et qui ont acquitté les droits de plein parcours par le canal Welland, ils devront payer les droits sur une section du canal seulement en rentrant de nouveau dans le canal Lachine.

Et attendu que les navires chargés de grain en destination du havre de Montréal allègent fréquemment une partie seulement de leur cargaison sur des navires océaniques dans le havre, et repassent de nouveau dans le canal Lachine dans le but de déposer la balance de leur cargaison soit dans des élévateurs ou des meuneries érigées le long des bassins du canal ;

Il a été décidé que les bassins du canal Lachine, en dedans des limites de la cité de Montréal, seront considérés comme une partie intégrante du havre de Montréal seulement quant à ce qui concerne la perception des péages pour la classe des vaisseaux que nous venons de mentionner et qui remontent de nouveau cette partie du canal en vue d'alléger la balance de leur cargaison, mais que ce règlement ne s'appliquera pas aux navires qui reviendront au port pour prendre charge, parce que, dans tel cas, la charge ordinaire de péages sera exigée contre ces vaisseaux au moment de leur sortie du canal pour une deuxième fois dans la direction du havre. Arr. du C., 8 août 1878. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 95.

PHOSPHATES.

SEC. 27. Attendu que des navires chargés de grain en destination du port de Montréal portent fréquemment des charges de pont de phosphates et qu'ils sont obligés de se rendre immédiatement au port pour la livraison du grain, ils ont à payer des droits jusqu'à ce point, mais ensuite remontent le canal Lachine pour déposer les phosphates, et que comme conséquence, en vertu des règlements actuels, ils ont à payer des péages nouveaux pour cette deuxième entrée dans le canal ;

Il a été décidé que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront considérés comme formant partie du havre de Montréal en vue de la livraison des phosphates transportés par ces navires à part leur cargaison de grain, tel que mentionné dans cette section ; il est toutefois prévu que dans le cas de leur retour au havre pour prendre charge, les taux de péages ordinaires seront exigés de la part de tels vaisseaux au moment de leur sortie du canal. Arr. du C., 12 juillet 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 96.

QUAIIAGE EXIGÉ DE LA PART DE TOUS LES NAVIRES OCÉANIQUES PASSANT PAR LES BASSINS DU CANAL DE LACHINE.

SEC. 28. Les commissaires du havre de Montréal conserveront le privilège de prélever les droits de passage sur l'ancien bassin du canal Lachine, mais l'Etat aura le plein contrôle des nouveaux travaux et du nouveau bassin de ce canal, ainsi que des revenus qui proviendront de leur usage.

Tous les colis livrés ou embarqués par les navires océaniques dans les bassins du canal Lachine (à l'exception de l'ancien bassin inférieur), auront à payer les droits suivants.

	Par tonne.
Tous les articles et colis non autrement spécifiés.....	25 c.
Foin, paille, fer en gueuse et perlasse.....	20 c.
Pommes, paniers et leurs contenus, farine et farine de maïs, poisson, conserves, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bestiaux, moutons, pourceaux.....	15 c.
Ballast, argile, brique réfractaire, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel.....	10 c.
Tarif spécial—briques, 10 c. par mille; bois de chauffage, 5 c. par corde; bois marchand, 10 c. par mille pieds mesure de planche.	
Lingots.....	Franc de port.
Poussière de charbon.....	3 c.

Le droit d'entrée ne sera pas moindre que cinq centins dans chaque cas.

Toutes les marchandises déposées sur les jetées du canal pour transbordement, ou transbordées dans le canal, ne paieront qu'un seul quaiage.

Quant au bois marchand qui aura payé les péages sur le canal Lachine et qui sera remis à bord de vaisseaux océaniques, la charge sera égale au tarif d'une section de canal, savoir : 3 $\frac{3}{4}$ centins par mille pieds mesure de planche. Arr. du C., 26 janvier 1888. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sections 98, 99, 100 et 101. Arr. du C., 18 mai 1892.

Sec. 29.—Echelle de mesurage pour l'estimation des poids.

Cendre, perlasse.....	3 barils à la tonne.
Pommes, fleur, maïs, pommes de terre.....	9 " "
Poissons, viandes, poix, goudron.....	7 " "
Chevaux.....	2 à la tonne.
Bestiaux.....	3 " "
Moutons.....	15 " "
Pourceaux.....	10 " "

Arr. du C., 1er avril 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, section 102.

DROITS DE PÉAGE SUR LE BOIS FLOTTÉ, ETC., QUI ENTRE AU BASSIN À LACHINE.

Sec. 30. Le tableau suivant indique les taux à percevoir sur le bois flotté, le bois marchand et le bois de chauffage qui entrent au bassin à Lachine et dans le canal Lachine :—

Espèces de bois.	Pour le débarquement du b. marc., etc., y comp. le droit de bassin et du quai pendant l'espace d'un mois.	Pour chaque mois successif de la saison de navigation.	Pour hivernage dans le bassin ou au quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois, rond ou carré, de toutes espèces, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes.....	25	20	35
Bois, rond ou équarri, de toutes espèces, de moins de 12 x 12, par mille pieds cubes.....	20	15	30
Madriers et planches, y inclus tous les bois sciés, en radeau, par mille pieds, mesure de planche.....	3	2	3
Billots de douze pieds de long, si plus long, d'après la longueur du billot.	1	$\frac{1}{2}$	2
Flottes, par cent.....	10	5	10
Traverses, par cent.....	10	5	10
Poteaux et perches de clôtures, par mille.....	10	5	10
Douves, à barils, par mille.....	8	4	8
Douves, à pipes, par mille.....	8	4	8
Douves des Indes Occidentales, par mille.....	8	4	8
Bois de chauffage sur les berges du canal entre les écluses n ^{os} 3 et 5, et aussi sur les quais du bassin du canal à Lachine.....	3	.....	.....

(c.) Toutefois, au cas où un vaisseau amené sur la berge pour réparations y demeure durant tout l'hiver, on ne chargera que quatre dollars (en sus des tarifs d'hivernage ordinaires), la période ainsi comprise étant du 1^{er} novembre au 1^{er} juin inclusivement.

(d.) Tout vaisseau demeurant sur la berge du canal, après y avoir passé l'hiver, sera taxé d'un dollar par mois ou fraction de mois pendant lesquels il prolongera son séjour.

(e.) Chaque vaisseau qui resterait plus d'une année amarré à la berge du canal payera un tarif de deux piastres par mois ou fraction de mois, calculé sur la période d'une année entière.

(f.) Tous les taux de péage seront payables au bureau du percepteur, d'avance, le premier jour de chaque mois.

(g.) Ces règlements doivent être compris comme s'appliquant à tous les cas où l'on se servira de la berge des canaux pour réparations de vaisseaux, que ces vaisseaux soient halés ou non. Arr. du C., 6 août 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 107.

TARIFS DES CALES SÈCHES.

Canal de la Vallée de la Trent

Sec. 38. Les tarifs qui suivent seront imposés pour l'usage de la cale sèche de Bobcaygeon, et de toute partie des écluses du canal de la Vallée de la Trent, pendant l'hiver ou autre période plus courte.

Pour les vaisseaux.	Hivernage.	Par jour.	Par semaine.
De plus de 15 tonneaux.....	\$30.00	\$4.00	\$12.00
De 15 tonneaux ou moins.....	20.00	3.00	10.00

(Arr. du C., 31 octobre 1890.)

Canal Rideau

Sec. 39. Les règlements suivants régissant les péages sont maintenant établis et seront maintenus pour le service de la cale sèche du canal Rideau à Ottawa :—

(1) Vapeurs entrant dans la cale sèche.....	\$8.00
Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée...	2.50
(2) Barges, entrée dans la cale sèche.....	5.00
Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée...	2.50
(3) Yachts à vapeur ou chaloupes.....	5.00
Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée...	2.50
(4) Navires hivernant dans la cale sèche, depuis la fin de la navigation jusqu'au printemps suivant.....	50.00
Pour toute journée ou partie de journée pendant lesquelles tel bateau demeure dans la cale sèche après l'ouverture de la navigation.....	8.00

(5) Aucun navire, de quelque classe que ce soit, ne pourra demeurer dans le bassin de radoub après une période de 6 jours, du moment qu'avis par écrit aura été donné par le maître du navire au propriétaire de ce navire, à l'effet que l'on a besoin du bassin de radoub pour un autre navire, à moins qu'une convention soit intervenue entre les parties intéressées.

(6) Les honoraires d'entrée soldent tous les droits d'entrée et de décharge des vaisseaux.

(7) A moins de raisons spéciales, il n'est pas permis, pendant la durée de la navigation, d'assécher les écluses à Ottawa ou Hartwell dans le but de réparer les vaisseaux.

Les propriétaires de vaisseaux, de quelque classe que ce soit, seront tenus de prêter l'aide nécessaire pour l'ouverture et la fermeture des portes sous le contrôle de l'ingénieur surintendant.

Les propriétaires de vaisseaux seront dans tous les cas tenus de fournir tous les blocs, etc., pour tenir leurs vaisseaux sur lit durant les réparations nécessaires, et ils devront enlever tous débris à la satisfaction complète du maître-éclusier avant de sortir du bassin. (Arr. du C., 28 décembre 1893.)

Sec. 40. Il ne sera pas permis de se servir de chevaux pour le halage entre l'entrée inférieure du canal de Cornwall et l'écluse n° 20 durant les travaux d'élargissement de cette partie du canal.

(Arr. du C., 20 août 1890.)

Sec. 41. Attendu que la défense de se servir de chevaux pour les fins de halage entre l'entrée inférieure du canal de Cornwall et l'écluse n° 20, dans le cours des travaux pour l'élargissement du canal, a nécessité l'emploi de remorqueurs, et comme conséquence causé des dépenses additionnelles aux intéressés, il a été résolu que l'on donnerait passage libre à tous les remorqueurs employés exclusivement au remorquage sur cette section entre l'entrée inférieure du canal et l'écluse n° 20, jusqu'à ce que les travaux mentionnés soient terminés. (Arr. du C., 27 septembre 1890.)

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TAUX SPÉCIAUX POUR LA SAISON 1894.

Sec. 42. Pour la saison de 1894 les taux de péage suivants ont été déterminés pour le trafic des comestibles suivants : Blé, maïs, pois, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, pour la descente du canal Welland, 10 centins par tonne ; et pour la descente à travers les canaux du Saint-Laurent seulement 10 centins par tonne ; ces péages de 10 centins par tonne pour le passage dans le canal Welland donnent droit à ce que ces produits aient passage libre à travers les canaux du Saint-Laurent. (Arr. du C., 16 avril 1894.)

Sec. 43. Qu'à l'exception du cas de vapeurs spécialement engagés pour le transport d'excursionnistes descendant et remontant le même jour pendant la saison de navigation de 1894, on n'exigera que la moitié des péages ordinaires pour le passage dans les canaux du gouvernement. (Arr. du C., 28 mai 1894.)

PARTIE VI

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

DU

CANADA

Pour l'exercice terminé le 30 juin 1896,

Compilées par Thomas Ridout, I.C., de rapports fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Sous ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant le développement des chemins de fer du Canada, d'année en année, depuis l'ouverture de la première ligne en 1836.

Année.	Milles en exploitation.	Année.	Milles en exploitation.
1835.....	0	1866.....	2,278
1836.....	16	1867.....	2,278
1837.....	16	1868.....	2,278
1838.....	16	1869.....	2,524
1839.....	16	1870.....	2,617
1840.....	16	1871.....	2,695
1841.....	16	1872.....	2,899
1842.....	16	1873.....	3,613
1843.....	16	1874.....	3,832
1844.....	16	1875.....	4,331
1845.....	16	1876.....	4,804
1846.....	16	1877.....	5,218
1847.....	54	1878.....	5,782
1848.....	54	1879.....	6,126
1849.....	54	1880.....	6,858
1850.....	66	1881.....	7,194
1851.....	159	1882.....	7,331
1852.....	205	1883.....	8,697
1853.....	506	1884.....	9,577
1854.....	764	1885.....	10,273
1855.....	877	1886.....	10,773
1856.....	1,414	1887.....	11,793
1857.....	1,444	1888.....	12,184
1858.....	1,863	1889.....	12,585
1859.....	1,994	1890.....	13,151
1860.....	2,065	1891.....	13,838
1861.....	2,146	1892.....	14,564
1862.....	2,189	1893.....	15,005
1863.....	2,189	1894.....	15,627
1864.....	2,189	1895.....	15,977
1865.....	2,240	1896.....	16,270

Tableaux sommaires pour l'exercice terminé le 30 juin 1896 :—

Milles de chemins de fer terminés (lisses posées).....	16,387
Longueur des voies de garage, en milles.....	2,106
Milles de lisses de fer, lignes-mères.....	250
“ d'acier “.....	16,137
“ “ “ double voie.....	537
Capital versé (y compris les quatre item suivants).....	\$899,817,900
Primes payées par les gouvernements (fédéral et provinciaux).....	*\$157,600,100
Prêts faits “ “.....	\$21,569,149
Actions souscrites par les gouvernements (provinciaux seulement).....	\$300,000
Subventions municipales.....	\$14,494,757
Milles de chemin de fer en exploitation.....	16,270
Recettes brutes.....	\$50,545,569
Frais d'exploitation.....	\$35,042,655
Recettes nettes.....	\$15,502,914
Voyageurs transportés.....	14,810,407
Tonnes de marchandises transportées.....	24,266,825
Milles parcourus par les trains.....	44,500,602
Voyageurs tués.....	11
Nombre d'élevateurs.....	72
Passages à niveau, gardés.....	166
“ non gardés.....	11,000
Ponts au-dessus de la voie.....	413
Passages à niveau d'autres chemins de fer.....	235
Raccordements avec “.....	326
“ des embranchements.....	235
Locomotives, en propriété.....	1,980
“ louées.....	64
Wagons-lits et wagons-salons, en propriété.....	178
“ “ loués.....	26
Voitures de 1re classe, en propriété.....	998
“ “ louées.....	44
“ de 2e classe et d'immigrants, en propriété.....	646
“ “ “ louées.....	2
Wagons à bagage, wagons-poste et des messageries, en propriété.....	+625
“ “ “ loués.....	25
Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété.....	‡35,302
“ “ loués.....	1,489
Wagons plates-formes.....	15,192
“ loués.....	401
Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété.....	4,810
“ “ loués.....	2

*Comme explication du fait que le total des bonis indiqués comme payés au 30 juin 1896 est moindre que celui de l'année précédente, malgré le paiement de bonis additionnels durant l'année, il faut remarquer que la somme de \$2,394,000, dont on a alloué l'intérêt à la province de Québec comme subvention au chemin de fer entre Ottawa et Québec (le capital n'étant pas payé), est maintenant, tel qu'indiqué dans les comptes publics, considérée comme passif, et a été inscrite comme item de la dette publique. (Voir comptes publics 1895-96, page X.) Elle disparaît conséquemment de la liste des bonis payés.

‡Fourgons de conducteurs transférés cette année à l'item de wagons fermés.

†Comprenant 34,138 wagons à marchandises fermés, 244 wagons réfrigérants, 845 fourgons de conducteurs, et 75 wagons à outillage.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CAPITAL nominal acquitté au 30 juin 1896.

	Milles construits.	Montant.	Par mille.	Observations.
		\$ c.	\$ c.	
Capital-actions ordinaires.....	16,387	255,807,476 19	15,610 39	
do privilégiées.....	16,387	105,267,864 39	6,423 86	
Dette garantie par obligations.....	16,387	336,137,600 83	20,512 45	
Aide du gouvernement fédéral.....	16,387	149,413,302 92	9,117 79	
do de l'Ontario.....	6,524	6,932,388 24	1,062 60	
do de Québec.....	3,220	14,522,898 86	4,510 21	
do du Nouveau-Brunswick.....	1,407	4,450,488 90	3,163 10	
do de la Nouvelle-Ecosse.....	914	1,487,108 53	1,627 03	
do de l'Île du Prince-Edouard.....	211	.....	.....
do du Manitoba.....	1,470	2,625,561 77	1,786 09	
do de la Col.-Britannique.....	869	37,500 00	43 15	
do des Territoires du Nord-O.	1,772	.....	.....
Aides des municipalités de l'Ontario.....	6,524	10,803,253 37	1,655 92	
do de Québec.....	3,220	2,544,218 62	790 13	
do du Nouveau-Brunswick.....	1,407	336,500 00	239 16	
do de la Nouvelle-Ecosse.....	914	177,685 00	194 40	
do de l'Île du Prince-Edouard.....	211	.....	.....
do du Manitoba.....	1,470	595,600 00	405 17	
do de la Col.-Britannique.....	869	37,500 00	43 15	
do des Territ. du Nord-Ouest.....	1,772	.....	.....
Capital provenant d'autres sources.....	16,387	8,640,952 15	527 30	
Total.....	16,387	899,817,899 77	54,910 47	

Egal à une moy. - Egal à une moy. -
enne de \$684.53 enne de \$1,834.13
par millesur tout par millesur tout
le parcours. le parcours.

PRÊTS du gouvernement et des municipalités, bonis, etc., promis à des chemins de fer terminés, ou dont la construction est commencée, jusqu'au 30 juin 1896 :—

Gouvernement fédéral.....	\$ 154,109,974 72
do de l'Ontario.....	7,332,538 24
do de Québec.....	16,131,963 58
do du Nouveau-Brunswick.....	4,469,728 90
do de la Nouvelle-Ecosse.....	2,376,116 53
do du Manitoba.....	2,626,611 77
do de la Colombie-Britannique.....	37,500 00
Municipalités de l'Ontario.....	11,331,642 78
do de Québec.....	4,309,074 00
do du Nouveau-Brunswick.....	356,500 00
do de la Nouvelle-Ecosse.....	261,685 00
do du Manitoba.....	595,600 00
do de la Colombie-Britannique.....	37,500 00
do des Territoires du Nord-Ouest.....	25,000 00
Total.....	\$ 204,001,435 52

ACCIDENTS suivis de mort pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total tués.
Tombés des wagons ou des locomotives.....	6	12	5	23
En embarquant ou débarquant des trains en mouvement.....	4	6	9	19
En préparant les trains.....				
En mettant la tête ou les bras en dehors des châssis.....		1		1
En attelant les wagons.....		14		14
Collisions et dérailements.....		2		2
Frappant contre les ponts.....				
En marchant ou étant sur la voie.....	1	6	68	75
Explosions.....				
Autres causes.....		5	22	27
Total.....	11	46	104	161

CONCESSIONS de terrains par les gouvernements à des chemins de fer construits ou en voie de construction, jusqu'au 30 juin 1896.

Nom des chemins de fer.	Gouvernement.	Acres.	Acres vendues.	Montant réalisé.
				\$
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	Fédéral	320,000	} 834,048	1,101,733
Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest	do	708,400		*
Calgary et Edmonton.....	do	2,176,000	1,481,046	*
Pacifique Canadien.....	do	26,772,800	3,790,213	11,792,134
do	do		+6,793,014	10,189,521
do	do		‡Emplacements de ville, (autres que les octrois de terrains) produits nets.	
Grand Nord-Ouest-Central.....	do	2,880,000	Nil	1,128,000
Manitoba et Nord-Ouest.....	do	2,726,400	} 584,412	Nil
Saskatchewan et Ouest.....	do	96,000		953,911
Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest.....	do	1,377,280	259,719	1,174,607
Manitoba et Sud-Est.....	do	704,000	Nil	Nil
Q'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.....	do	2,220,800	{ 128,000	121,600
Grand-Nord de Winnipeg.....	do	8,480,000	{ 998,230	*
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.....	do	1,536,000	Nil	Nil
Yarmouth et Annapolis.....	do	1,536,000	Nil	Nil
Colombie et Kootenay.....	Nouvelle-Ecosse.....	150,000		
	Col.-Britannique.....	200,000		
Esquimalt et Nanaïmo.....	do	1,900,000	Emp. de ville et terrain ..	69,305
Nelson et Fort-Sheppard.....	do	614,400	262,070	820,544
Kaslo et Slokan.....	do	198,240	Nil	Nil
			160	400

* Après des efforts réitérés pour obtenir un état des montants réalisés de la vente de ces terres, les compagnies ont manqué de donner l'information—en conséquence, le rapport dans ce sens est incomplet.

† Transféré de nouveau au gouvernement à \$1.50 l'acre.

‡ A part la subvention de 26,772,800 acres.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABEAU indiquant où sont situés les chemins de fer du Canada, au 30 juin 1896.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	De Lethbridge, dans le district d'Alberta, T.N.O., à Coutts, sur la front. intern., largeur de la voie 3'... La partie de Dunmore à Lethbridge, 109½ milles, a été changée à 4'-8½", et affermée au chemin de fer du Pacifique Canadien le 29 novembre 1893.	64	62
Albert-Sud	Embranchement de la jonction Harvey à Alma, N.-B.		16 00
Baie-des-Chaleurs	De Métapédia Station sur C.C.P. à Caplin		80 00
Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie-de-Quinté	De Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction de Deseronto, chemin de fer Grand Tronc.		4 00
Berlin et Waterloo (électrique)	Berlin à Waterloo		2 75
Bouctouche et Moncton	De Moncton, sur l'intercolonial, à Bouctouche, N.-B.		32 00
Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie	De Brockville à Westport, Ont.		45 00
Calgary et Edmonton	De Calgary à Edmonton. do McLeod, district d'Alberta.	190 97 104 10	295 07
Canada-Atlantique	De la cité d'Ottawa à sa jonction avec le Grand-Tronc à Lacolle. Traverse le Saint-Laurent à Coteau sur un pont. Se raccorde au chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et à Lacolle.		138 00
Comtés du Centre	De Glen-Robertson, sur le Canada-Atlantique, à Hawkesbury, Ont. De South-Indian, sur le Canada-Atlant., à Rockland.	21 00 17 00	38 00
Canada-Sud	Ligne mère—De Windsor, Ont., au pont suspendu... Emb. d'Amherstburg—De Essex-Centre à Amherstburg Emb. de St-Clair—De la jonct. de St-Clair à Courtright. Emb. de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonct. de Wella'd Emb. Erié à Niagara—Du vieux Fort-Erié à Niagara. Emb. de Oil-Springs—De Oil-Springs à Oil-City	226 18 16 83 62 63 17 50 30 60 5 50	
Affermé	Sarnia, Chatham et Erié—Oil-City à Petrolia		7 00
do	Leamington et Saint-Clair—De Comber à Leamington		15 95
Canada-Est	Ci-devant Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick— De Gibson, en face de la cité de Frédéricton, à Chatham-Junction, sur l'Intercolonial. De Chatham-Junction à Chatham et Logieville via Nelson De Blackville à Indiantown.	107 00 20 00 9 00	136 00
Canadien du Pacifique :			
En propriété :	Lignemère—De Callander à Vancouver.	2,560 90	
(Canada-Central)	do D'Ottawa à Callander	223 60	
(Qué., Mont., Ottawa et Occid.)	do De Montréal à Ottawa	120 30	
(do Rive-nord)	do De Québec à la jonct. Saint-Martin	159 80	
	Emb.—De la jonction des Piles aux Grandes-Piles	26 90	
	do do de Berthier à Berthier	2 00	
	do do de Joliette à Saint-Félix	16 80	
	do do de Ste-Thérèse à St-Jérôme	13 60	
	do do do to à St-Eustache	6 00	
	do do de Saint-Lin à Saint-Lin	15 00	
	do De Buckingham au village de Buckingham	4 20	
	do De Hull à Aylmer	7 50	
Ch. de fer Brockville et Ottawa	De la jonction de Carleton à Brockville		45 00
	do De Sudbury au Saut-Sainte-Marie		182 50
	do De Sudbury aux Mines de Cuivre		5 60
	do De Winnipeg-Junction à Emerson		64 80
	do De Winnipeg-Junction à Manitou		101 10
	do De Rosenfeldt à Gretna		14 00
	do De Winnipeg à Selkirk-Ouest		22 50
	do De la jonction Air Line à Stonewall		18 20
	do De Kemnay à Estevan		156 20
	do De Glenboro' à Souris		45 20
	do De Deloraine à Napinka		18 10

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Canadien du Pacifique— <i>Suite.</i>	Emb.—De la jonction de Menteith à Reston.....	31·50	
	do De North-Portal à Pasqua.....	160·50	
	do De la jonction de New-Westminster à New-Westminster.....	8·20	
Colonisat. du Lac Témiscamingue	do De Mattawa à Kippew.....	45·80	
	do Mission-Junction à Mission.....	10·10	
	do De Revelstoke au Lac-La-Flèche.....	27·80	
	do De Vancouver à Coal-Harbour.....	1·20	
	do Des Trois-Fourches à Sandon.....	4·20	
	Total des milles possédés.....	4,119·10	
Lignes affermées.....	Atlantique et Nord-Ouest (en Canada)—		
	De l'extrémité sud du pont de Lachine à la frontière du Maine, Qué.....	182·50	
	De Renfrew à Eganville, Ont.....	22·50	205·00
	Saint-Laurent et Ottawa—		
	D'Ottawa à Prescott, Ont.....	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, rue Windsor, à Toronto.....	339·00	
	De London à Windsor.....	112·50	
	De Toronto-Junction à Strachan Avenue... ..	3·20	
	De Leaside-Junct. à Union Station, Toronto.....	5·20	469·00
	Credit-Valley—		
	De Toronto-Junction à Saint-Thomas.....	116·10	
	De Streetsville-Junct. à Melville-Junction.....	31·70	
	De Cataract à Elora.....	27·30	175·10
	Pacifique d'Ontario-Ouest—De London à Woodstock.....		26·60
	Toronto, Grey et Bruce—		
	De Toronto-Junction à Owen-Sound.....	116·90	
	D'Orangeville-Junction Teeswater.....	69·40	
	De Glenannan à Wingham.....	5·00	191·30
	Guelph-Junction—		
	De Guelph-Junct., ch. de f. Credit-Valley à Guelph..		15·00
	Montréal et Ouest—		
	De Saint-Jérôme à Labelle.....		70·00
	Montréal et Lac-Maskinongé—		
	De Saint-Félix à Saint-Gabriel-de-Brandon.....		12·90
	Montréal et Ottawa—		
	De Vaudreuil à Pointe-Fortune.....		23·60
	Chemin de fer New-Brunswick (en Canada)—		
	De Vanceboro' à McAdam-Junction.....	6·30	
	De McAdam-Junction à Saint-Jean.....	83·80	
	De Fairville à Carleton.....	4·00	
	De Fredericton-Junction à Fredericton.....	22·10	
	De McAdam-Junction à St-Stephen.....	33·90	
	De Watt do à St-André.....	27·50	
	De McAdam do à Woodstock.....	51·80	
	De Debec-Junction à la frontière du Maine.....	5·00	
	De Woodstock à la frontière du Maine.....	59·40	
	De Newbury-Junction à Fredericton.....	58·40	
	De Aroostock do à Edmundston.....	57·20	409·40

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.		
		Milles.	Total.	
Canadien du Pacifique— <i>Suite.</i> Lignes affermées.....	Colonisation du Sud-ouest du Manitoba—			
	De Manitou à Deloraine.....	100 40		
	De Winnipeg à Glenboro'.....	102 40		
	De Elm-Creek à Carman.....	12 40		
		215 20		
	Colombie et Kootenay—			
	De Nelson à Robson.....	27 70		
	Embouchure de la rivière Kootenay.....	0 80		
		28 50		
	Shuswap et Okanagan—			
De la jonction avec le C.C.P. à Sicamous au lac Okanagan.....		51 00		
Nakusp et Slocan—				
De Nakusp, sur le lac Lafleche, aux trois fourches du creek Carpenter, C.-B.....		36 90		
Chemin de fer Alberta—				
Dunmore à Lethbridge, T. N.-O.....		109 50		
	Total des milles affermés.....		2,097 40	
	do possédés.....		4,119 10	
	do réseau du Pac. Can.....		6,216 50	
Chemins de fer de l'Etat.....	Intercolonial—			
	Halifax à Lévis.....	675 00		
	Moncton à Saint-Jean.....	89 00		
	Truro à Trenton.....	44 00		
	New-Glasgow à Mulgrave.....	82 00		
	Stellarton à Pictou.....	14 00		
	Trenton à Pictou-Landing.....	7 00		
	Pte-Tupper à Sydney.....	91 00		
	Jonction de Sydney-Nord à Sydney Nord.....	5 00		
	Embr. de la Pte-du-Chêne à jonct. Painsec.....	11 00		
	do de Dalhousie.....	7 00		
	do de Saint-Charles.....	25 00		
	do de la jonct. de Windsor à Dartmouth.....	14 50		
	do d'Indiantown.....	14 00		
	do de la jonct. d'Oxford à la Pte-Brown.....	67 00		
	do de Pugwash.....	5 00		
		1,150 50		
	Ile du Prince-Edouard—			
	Ligne-mère—Alberton à Charlottetown.....	105 30		
	Royalty-Junction à Georgetown.....	41 00		
Embranch.—Mount-Stewart à Souris.....	38 40			
do Alberton à Tignish.....	13 30			
do Emerald au Cap-Traverse.....	12 00			
	210 00		1,360 50	
Caraquette.....	De Gloucester-Junction, sur l'Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la rive sud de la baie des Chaleurs, jusqu'à Shippigan-Harbour, N.-B.....		68 00	
Carillon et Grenville.....	De Carillon à Grenville, P. Q., se reliant à chaque extrémité à la Cie de navigation de l'Ottawa (largeur de la voie, 5 pds 6 pcs).....		13 00	
Central-Ontario.....	De Pictou, comté de Prince-Edward, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill, Wollaston, comté de Hastings; se relie au Grand-Tronc à Trenton, 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 ch. de fer Intercolonial, à Chipman.....		45 00	
	De Hampton à Quaco (ci-devant chemin de fer Saint-Martin et Upham).....		30 00	
			75 00	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Ligne de la côte, Nouv.-Ecosse...	Yarmouth à Lockeport, 98 milles, duquel 13·75 milles de rails ont été posés.....		13·75
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-dev. 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, ch. de fer Intercolonial.	14·00	
Dominion-Atlantic, comprenant Windsor et Annapolis, Yarmouth et Annapolis, et Vallée de la Cornwallis, et affermage de l'embranchement de Windsor de l'Intercolonial.....	Windsor à Annapolis, N.-E.....	84·00	
	Annapolis à Yarmouth.....	87·00	
	Embranchements—		
	Wilmot à Forbrook.....	3·50	
	De Kentville à Kingsport, sur le bassin de Minas (ci-devant ch. de fer de la Vallée de la Cornwallis).	14·00	
	Embr. de Windsor du ch. de f. I.—Windsor à la jonct. Windsor, ch. de f. Intercolonial, 14 milles d'Halifax	32·00	
			220·50
Comté de Drummond.....	De Sainte-Rosalie, Qué., raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Léonard, de là au parc de l'Original jusqu'à la Chaudière.....	72·97	
	De Saint-Léonard à Nicolet et au quai de Ball, sur le Saint-Laurent.....	17·06	
	Mitchell à Burrill's-Mill.....	50	
			90·53
Elgin et Havelock.....	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction Petitcodiac, ch. de fer Intercolonial; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King.....		27·00
Erié et Huron.....	De Rondeau, lac Erié, Ont., à Sarnia, passant par la ville de Chatham, Ont., se relie aux chemins de fer Canada-Sud et Grand-Tronc et Lac-Erié et Rivière-Détroit.....		76·75
Esquimalt et Nanaimo.....	De Victoria à Wellington, île de Vancouver.....		78·00
Frédéricton et pont du chemin de Sainte-Marie.....	Sur la rivière Saint-Jean, reliant le ch. de fer Frédéricton, à Frédéricton, avec le ch. de fer Nouveau-Brunswick et Canada-Est à Sainte-Marie.....		1·33
Grand-Tronc (en propriété)—			
Ligne-mère.....	De la Pointe-Edouard à la Pointe-Lévis et la frontière Vermont.....	719·33	
	Des Chutes-Niagara à Windsor.....	229·32	
			948·65
Embranchements.....	Raccordements à Toronto avec le G.-O. et N., et N.O.	4·75	
	Montréal à Dorval.....	10·12	
	Prolongement de Sarina—Pointe-Edouard à Sarnia...	3·13	
	De Montréal-Landing aux quais.....	0·83	
	D'Arthabaska à Doucet's-Landing (emb. de T.-Rivières)	35·34	
	De Kingston—Ligne principale à la cité de Kingston..	2·25	
	De Waterloo et Berlin à Galt.....	14·85	
	De Sainte-Marie à London.....	22·00	
	De Saint-Lambert à la ligne frontière, N.-Y., et de Saint-Isidore à la ligne provinciale.....	65·50	
	De Blackwell au tunnel Saint-Clair.....	5·00	
	De Port-Dover à Warton, Durham et Port-Rowan...	189·75	
	De Brosseau à Dundee et Valleyfield.....	81·14	
	De Jacques-Cartier à la jonct. du Pacifique Canadien.	6·54	
	De Waterloo à Elmira.....	10·17	
	De Belleville à Midland.....	163·96	

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Grand-Tronc— Embranchements— <i>Fin.</i>	De Lindsay à Scarboro'-Junction	60 35	
	De do Haliburton	54 20	
	De Whitby à Manilla	33 73	
	De Lakefield-Junction à Lakefield	11 66	
	De la jonction de Hastings-Nord à Eldorado	22 21	
	De Blackwater à Coboconk	36 35	
	De Port-Hope à Onemee	32 05	
	De Millbrook à Peterboro'	12 35	
	De Stouffville au lac Simcoe	26 46	
	De Péterboro au lac Chemong	8 22	
	De Coldwater à l'extrémité de la voie	1 50	
	Raccordement, Merritton	0 17	
	do Stony-Creek	2 08	
	Lignes auxiliaires (div. N. et N.-O)	0 48	
	De Hamilton à Toronto	36 64	
	Ligne auxiliaire—Embranchement	0 36	
	Raccordement, Burlington, Est	0 13	
	do do Ouest	0 21	
	D'Harrisburg à Guelph	27 18	
	Raccordement do (W. G. et B.)	0 11	
	D'Harrisburg à Brantford	7 76	
	Embranchem. de la jonct. de Brantford avec le G. T.	0 13	
	De Komoka à Sarnia	50 85	
	De Wyoming à Petrolia	4 71	
	De Fort-Erie à Glencoe	145 55	
	Raccordement, Welland-Junction, Est	0 26	
	do do Ouest	0 50	
	do Canfield-Junction	0 19	
	do Simcoe (G. B. et L. E.)	0 24	
	York-Est, Saint-Thomas	0 32	
	D'Allanburg à Clifton-Junction	8 33	
	De Port-Colborne à Port-Dalhousie	25 14	
	De Glencoe à Kingscourt-Junction	21 04	
	De Guelph à Southampton	101 26	
	De Palmerston à Kincardine	66 67	
	do raccordement	0 20	
	De Hyde-Park à Wingham-Junction	68 88	
	Raccordement, Clinton-Junction	0 13	
	Ligne auxiliaire de Brantford	34 78	
	Ligne de ceinture de Toronto, Swansea à Carleton	4 37	
	do Don à la jonction de Fairbank	8 33	
	De Toronto à Gravenhurst	111 60	
	D'Allandale à Collingwood	31 76	
	D'Hamilton à Allandale	93 82	
	do à Port-Dover	40 25	
	De Collingwood à Meaford	20 50	
	De Elmvale à Hillsdale	8 28	
	De Beeton-Junction à Collingwood	39 83	
	Gravenhurst à la jonct. de Nipissingue avec le C. C. P.	111 37	
	De Colwell à Penetanguishene	33 34	
De Park-Head à Owen-Sound	12 42		
De Cobourg à Harwood	15 00		
		2,049 58	
Total, possédé		2,998 23	
Affermé et en partie possédé— Buffalo et Lac-Huron, de Fort-Erie à Goderich	162 00		
Affermé ou loué— Embranchement des quais, Montréal	1 75		
		163 75	
Total de milles en exploitation		3,161 98	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Approches du tunnel Saint-Clair.	Sous la rivière Saint-Clair, entre Sarnia et Port-Huron, reliant le Grand-Tronc à d'autres chemins de fer dans l'Etat du Michigan.....		2·23
Grand-Oriental.....	Construit depuis le point de raccordement avec le ch. du Sud-Est à Yamaska jusqu'à la riv. Saint-Brançois Construit depuis Nicolet jusqu'au point de raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Grégoire.....	6·00 7·00	13·00
Grand-Nord.....	De Saint-Jérôme à Moncalm..... De la jonction avec le chemin de fer des Basses-Laurentides vers l'ouest à Sainte-Flore.....	28·00 10·00	38·00
Grand-Nord-Ouest-Central.....	Depuis le point de raccordement avec le C.C.P. à Chater vers l'ouest jusqu'à Hamiota.....		50·93
Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique).....	De Hamilton à Grimsby.....		17·00
Embranchement Harvey.....	De Albert à la digue Harvey, N.-B.....		3·00
Hereford.....	De la frontière internationale à Dudswell, comté de Wolfe relié au C.C.P. à Cookshire, Maine-Central à la frontière intercoloniale, et au Québec-Central à Dudswell..... De Dudswell aux carr. de chaux (Cie de chaux Dom.).....	48·50 4·80	53·30
Irondale, Bancroft et Ottawa.....	Du point de raccord. avec le ch. de fer Grand-Tronc, près de la gare Kimmount, au Lac-Baptiste.....		45·00
Joggins, maintenant Cie de ch. de fer et de houille du Canada.....	Maccan-Station, Intercolonial, aux mines Joggins.....		12·00
Kaslo et Slocan.....	De Kaslow à Sadon..... Du raccordement à Cody.....	28·80 3·00	31·80
Kent-Northern.....	De Richibouctou, N.-B., au ch. de fer Intercolonial.....	27·00	
Saint-Louis et Richibouctou.....	De Richibouctou à Saint-Louis.....	7·00	34·00
Kingston et Pembroke.....	Ligne-mère—De Kingston à Renfrew..... Emb. de Glendower—De Bedford aux min. de Zanesville Emb. de Robertsville—Aux mines de Robertsville..... Embranch.—Aux moulins de Doran (charbonnages) aux moulins de McLaren, aux mines de Bethlehem, aux moul. de Lavant, aux moul. de Clyde-Forks, aux min. de Wilson, aux moul. de Caldwell, aux mines de William, à la baie Cameron (Relié au Grand-Tronc à Kingston, au C.C.P. au Lac-Sarbot et à Renfrew.)	103·10 4·00 1·00 4·75	112·85
Kingston, Napanee et de l'Ouest.	Ci-devant Napanee, Tamworth et Québec :— Napanee à Tamworth..... Yarker à Harrowsmith..... Tamworth à Tweed..... Harrowsmith à Sydenham.....	28·50 7·00 20·95 4·37	60·82
Lotbinière et Mégantic.....	Station de Lyster. Grand-Tronc à Sainte-Philomène.....	23·34	
L'Assomption.....	Station de L'Epiphanie, C.C.P., à L'Assomption.....		3·00
Lac-Erié, Essex et Rivière-Dé-troit.....	De Walkerville, Ont., à Ridgetown..... Embranch.—Des moulins Foster aux moulins Decew..	84·05 4·00	88·05
London et Port-Stanley.....	London à Port-Stanley sur le lac Erié.....		23·75
Basses-Laurentides (ci-devant St-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay).....	De Saint-Tite, sur le C.C.P., à la Rivière-à-Pierre, sur le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean.....		39·50

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—Suite.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Manitoba et Nord-Occidental	Portage-la-Prairie à Yorkton	223 05	249 97
	Embr. de la Riv.-aux-Coquilles—Binscarth et Russell.	11 45	
	Affermé—Saskatchewan et Occidental—Minnedosa à Rapid-City	15 47	
Manitoba et Sud-Est	Dans une direction sud-est de Winnipeg au côté ouest du lac des Bois ; 8 milles en voie de construction		21 00
Colonisation de Montfort	Du point de raccord, avec le Montréal et Occident., près de St-Sauveur à Montfort, 10 milles en voie de const.		32 00
Vallée de la Massawippi	De Lennoxville à la frontière du Vermont, se reliant au chemin de fer <i>Connecticut and Passumpsic Rivers</i> ; se relie aussi au Grand-Tronc et au C.C.P. à Lennoxville	2 00	34 00
	Embranch.—De Stanstead-Junction à Stanstead		
Montréal et Vermont-Junction	Du point de raccord, avec le chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de Saint-Jean, P.Q., au raccordement avec le Vermont et Canada, à la frontière du Vermont ; se relie aussi au chemin de jonction Lac-Champlain et Saint-Laurent à Stanbridge		23 60
Montréal, Portland et Boston, maintenant ligne de Montréal et Provinciale	Du point de raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert à Farnham	32 00	40 60
	Marieville à Saint-Césaire	8 60	
Montréal et Atlantique (ci-devant Sud-Est)	Ligne-mère—Farnham-Ouest à Richford, sur la frontière internationale	33 80	201 50
	Division Nord—De la Jonction Sutton à Sorel	95 50	
	Entre Newport et Rithford—Partie de la ligne en Canada	10 80	
	Affermée—Lac-Champlain et Jonction Saint-Laurent—Stanbridge à Saint-Guillaume	61 40	
Parc et Ile de Montréal, (électriq.)	(Se relie au chem. de fer Connecticut et Passumpsic, au Grand-Tronc et au Stanstead, Shefford et Chambly)		14 43
Nelson et Fort-Sheppard	Ville de Montréal et faubourgs		59 40
Cie de fer, de houille et de ch. de fer de New-Glasgow, maintenant Cie d'acier de la Nouv.-Ecosse.	Du bras ouest du lac Kootenay, près de Nelson, à Fort-Sheppard, sur la frontière internationale, C.-B.		12 50
	De la Jonction Ferrona, Intercolonial, à Sunny Brae		36 00
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	De Sackville-Station, Intercolonial, au Cap-Tourmente		13 68
Chemin de fer électrique de la riv. et du parc des Chutes-Niagara	De Queenston à Chippewa	65 94	265 12
	De Winnipeg à la frontière internationale	52 52	
	Portage-Jonction à Portage-la-Prairie	145 42	
	Morris à Brandon	1 24	
Nosbonsing et Nipissingue	Du lac Nosbonsing au lac Nipissingue		5 50
Central de la Nouvelle-Ecosse	De Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, à la ville Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E.		74 00
	De la Jonction avec le ch. de fer Central d'Ontario aux mines de fer dans le Township de Belmont—10 milles en voie de construction		26 50
Nouvelle-Ecosse Sud	De Shelburne à New Germany, 10 m. en voie de constr.		8 50
Ontario, Belmont et Nord	De Port-Oshawa, lac Ontario, aux stations de ch. fer du Grand-Tronc et à travers la ville		8 50
Montagne-d'Orford	Eastman, sur le C.C.P., à Kingsbury, Qué.		8 50
Ch. de fer électrique d'Oshawa	De Port-Oshawa, lac Ontario, aux stations de ch. fer du Grand-Tronc et à travers la ville		8 50

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Ottawa et Gatineau	De la Jonction du chem. de fer Canadien du Pacifique à Hull, Qué., à Gracefield		56 50
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	D'Ottawa à lac de la Cache		164 00
Vallée d'Ottawa	Lachute, sur le C.C.P., à St-André, sur la riv. Ottawa		7 00
Colonisation de Parry-Sound	De Scotia, sur le chemin de fer Northern et Pacific-Juntion, à Rose Point, Parry-Sound		48 00
Philipsburg	De Standbridge-Station du chem. de fer Can. du Pac. et Vermont-Central à Philipsburg, C. de Mississquoi		6 75
Pontiac et Renfrew	De Wyman-Station, sur la jonction de Pontiac du Pacifq., aux mines de Bristol, comté de Pontiac, Qué.		4 25
Jonction de Pontiac du Pacifique	De la jonction avec le C.C.P. à Aylmer, Qué., à Waltham		71 00
Port-Arthur, Duluth et Western	De P.-Arthur à Gunfint-Lake sur la fr. du Minnesota (Se raccorde avec le C.C.P. à Port-Arthur et Fort-William.)		85 50
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	Du chem. de fer Canad. du Pacifq. à Régina, vers le nord-ouest, au Lac-Long et Prince-Albert		253 96
Québec et Lac-Saint-Jean	De Québec à Roberval	191 00	
Québec-Central	De la jonction de Chambord à Chicoutimi	51 00	
	Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonction d'Harlaka, Intercolonial, 5 milles de Lévis, Qué.	137 50	
	Embr. de la Chaud.—De la J. de Beauce à St-François	15 00	
	Embr. d'Angus—D'Angus-Est aux moulins d'Angus	1 00	
	Tring Mégantic—Jonction de Tring à Mégantic	60 00	
	(Relié au Grand-Tronc, C.C.P., et au Boston et Maine, à Sherbrooke.)		213 50
Québec, Montmorency et Charlevoix	De Hedleyville, paroisse de St-Roch, Québec, au Cap-Tourmente		30 00
Stanstead, Shefford et Chambly	De sa jonct. avec le ch. de fer Montréal et Vermont-Junction, près de St-Jean, Qué., à l'est vers Waterloo		43 00
Ligne de la Rive (ci-devant Grand-Sud)	De Saint-Jean à St-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)		
Sainte-Catherine et Niagara-Central	De Sainte-Catherine, Ont., aux Chutes-Niagara		12 35
Prolongement du chemin de fer et pont de Saint-Jean	De Saint-Jean à Fairville, traverse la rivière Saint-Jean aux chutes par un pont en acier, et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick, C.C.P., y compris le système Can. du Pacifique.		2 00
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup	De Frédéricion, N.-B., à Woodstock, N.-B. (6 milles en voie de construction)		
Salisbury et Harvey (ci-devant chemin de fer Albert)	Salisbury à Albert, N.-B.	45 00	
Saint-Laurent et Adirondack	De la jonction avec le Canada-Atlantique près de Valleyfield à la frontière intercoloniale		19 80
St-Stephen et Milltown	St-Stephen à Milltown, N.-B.	4 14	
	Embranchement	50	
			4 64
Rive-Sud (ci-devant Montréal et Sorel)	De la jonction avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert à Sorel, ouest		44 67
Sydney et Louisbourg (Cie houillère du Dominion)	Du havre de Sydney au havre de Louisbourg	39 15	
	Embranchement des mines de houille	26 75	
			65 90
Mille-Iles	De Gananoque, sur le fleuve Saint-Laurent, à Gananoque-Station, G.-T.		4 33

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Témiscouata.	De la Rivière-du-Loup, Qué., snr l'Intercolonial, à Edmundston, N.B., sur le ch. de fer Nouv.-Brunswick. Embr. d'Edmundston à Connors, sur la riv. St-Jean..	81'00 32'00	113'00
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.	Du Port-Burwell, sur le Lac-Erié, à Tilsonburg.....		16'00
Vallée de Tobique.....	De la jonction de Perth avec le C.C.P. à Plaster-Rock.....		28'00
Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié.....	De la jonction de Waterford avec le Canada-Sud et Brantford-Ouest..... De Brantford-Ouest à la ville de Hamilton..... Hamilton à la jonction Welland..... Embranchement—Chantler à Ridgeville.....	17'00 25'66 37'16 4'01	83.83
Comtés-Unis.....	De la jonction d'Iberville avec le C.C.P. à Saint-Hyacinthe, de là à la jonction de Saint-Robert avec le Montréal et Atlantique, 4½ milles de Sorel.....		61'00
Victoria et Sidney.....	Cité de Victoria à Sidney, île de Vancouver.....		16'26
Winnipeg et B.-d'Hudson, maintenant Winnipeg et Grand-Nord	De Winnipeg à Port-Nelson, sur la Baie-d'Hudson... (Construction de 40 milles, Winnipeg à St-Laurent, sur le lac Manitoba).....		40'00
Montag.-des-Bois et Qu'Appelle..	Du chem. de fer Canadien du Pacifique, près de la stat. de Qu'Appelle, à Fort-Qu'Appelle; de là vers le nord-est (17 milles en voie de construction.)		

our l'exercice clos le 30 juin 1896.

PROVINCE.	AIDE DU GOUVERNEMENT PROVINCIAL.				AIDE DES MUNICIPALITÉS.				Numéro.	CAPITAL PROVENANT D'AUTRES SOURCES.		TOTAL DU CAPITAL.		DETTE FLOTTANTE.		Coût total du chemin de fer et du matériel roulant.	Numéro.	OBSERVATIONS.	
	Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou débiteures.	Payé.	Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou débiteures.	Payé.		Souscrit.	Payé.	Souscrit.	Payé.	Montant.	Taux de l'intérêt.				
																			\$ c.
Brunswick.		52,500 00		48,680 00					1		6,453,333 34	1,100,000 00	618,171 59	5 1/2, 6 & 7	6,870,751 25	1	†Albcrta, 109 1/2 milles de Dunmore à Lethbridge son affermés au réseau du C.C.P. [Subvention en terres du gouvernement fédéral.		
		711,122 02		699,192 08			325,000 00	325,000 00	3		252,960 00	225,060 00	330 00		193,000 00	2		* Payable sur 100 milles au Canada, entre le fleuve Saint-Laurent et Lemnoxville, en versements semi-annuels de \$35,550 chaque, pour 20 ans, du 1er juillet 1889. † Aussi \$1,035,687.98 compris dans le ch. de fer Canadien du Pacifique.	
		988,546 00		840,000 00		40,500 00			4		6,985,714 00	1,908,144 25	590,500 00		2,193,932 09	4			
		156,000 00		82,699 25		20,000 00			5							5			
		25,390 00		24,500 00		10,000 00		3,000 00	6							6			
						5,000 00		5,000 00	7		165,500 00	142,500 00	Nil.		124,521 99	7			
									8		28,350 00	28,350 00	5,050 00			8			
		179,073 00		179,073 00					9		241,473 00	241,473 00	Nil.			9	Fusionné avec le Grand-Tronc.		
		68,000 00		68,000 00					10		68,000 00	68,000 00	Nil.			10	do do		
Brunswick.		96,000 00		94,500 00		116,000 00		116,000 00	11		2,471,200 00	2,471,200 00	43,642 97		*2,472,962 35	11	* Entrepreneur payé en actions et débiteures au pair, et bonis.		
						966,000 00		966,000 00	12		757,600 00	756,100 00	Nil.		291,998 59	12			
									13		7,237,639 20	7,237,639 20	Nil.		7,237,639 20	13	Capital-actions converti en actions du Grand-Tronc.		
									14		6,458,940 00	6,458,940 00	Nil.		*3,717,882 00	14	* A part le matériel roulant— Subvention en terres du gouvernement fédéral.		
		270,000 00		270,000 00					15		7,202,355 20	7,194,355 20	Nil.		7,004,968 00	15			
		200,000 00		192,000 00					16		4,870,083 33	4,870,083 33	Nil.		*	16	* Compris dans le réseau du ch. de fer du Pacifique.		
		1,479,000 00		1,479,000 00		42,500 00		42,500 00	17	306,066 79	306,066 79	306,066 79	12,700 00		2,072,906 63	17			
Brunswick.		400,000 00		400,000 00	20,000 00				18		2,002,906 63	2,072,906 63	Nil.		28,579,065 21	18			
		147,858 65		147,858 65		322,500 00		322,500 00	19		35,044,065 65	33,044,065 65	Nil.		*	19			
									20		126,000 00	126,000 00	Nil.		269,200 00	20	* Ne peut être obtenu maintenant.		
ba-		237,377 50		2 4,877 50		\$ 487,500 00		487,500 00	21		204,200 00	204,200 00	Nil.		160,635,324 92	21	† * Compris le montant émis pour acheter des garanties, \$702,400.00. Subv. en terres. † do do do \$20,445,504.80.		
ie-Britannique.		37,500 00							22		55,267,044 63	55,267,044 63	Nil.		3,750,565 38	22	Embranchement de Windsor exploité par le chem. de fer Dominion-Atlantic.		
									23		3,750,565 38	3,750,565 38	Nil.			23			
									24		31,079,833 27	31,079,833 27	Nil.		31,079,833 27	24			
Brunswick.		180,000 00		180,000 00					25		1,854,000 00	1,854,000 00	15,236 12		1,013,500 00	25	* D'après le rapport de 1893.		
									26		100,000 00	100,000 00	Nil.		*103,684 72	26	* Excepté le matériel roulant; exploité par le Canada-Atlantique.		
						24,000 00		24,000 00	27		854,000 00	854,000 00	74,000 00	0 & 6	*461,000 00	27			
		126,500 00		126,500 00		93,500 00		93,500 00	28		3,170,000 00	3,170,000 00	Nil.		1,514,525 81	28			
Brunswick.		284,600 00		284,600 00					29	90,707 76	90,707 76	90,707 76	2,401,320 30		706,816 15	29			
Ecosse.		288,000 00							30		339,000 00	51,000 00	Nil.		251,466 69	30			
						93,500 00			31		300,300 00	5,000 00	Nil.		*	31	* En construction.		
	26,000 00	18,740 00		44,740 00		113,500 00		113,500 00	32		158,240 00	158,240 00	Nil.			32	Fusionné avec le Grand-Tronc. Col.-Britannique.		
									33		1,032,300 00	807,300 00	Nil.		† 768,165 24	33	† Aussi \$23,676.78 compris dans le C.C.P. * A part le mat. roul.—Subv. en terres de la		
		531,000 00		531,000 00		1,085,000 00		1,085,000 00	34		1,616,000 00	1,616,000 00	Nil.			34	* Capital-actions et coût du ch. de fer compris dans l'Ontario et Québec.		
Ecosse.		173,650 00		173,650 00					35	141,686 61	141,686 61	141,686 61	2,403,606 61	1,144,792 61	221,692 99	6 1/2	1,366,485 60	35	L'embranchement de Springhill à Oxford, 14 milles, n'est pas en exploitation.
						15,000 00		15,000 00	36		328,152 82	328,152 82	Nil.		586,994 19	36			
Brunswick.		549,000 00		300,170 00		13,000 00		13,000 00	37		1,344,394 00	1,344,394 00	58,894 00		1,344,394 00	37			
		107,500 00		107,500 00		257,500 00		257,500 00	38		3,347,053 79	3,347,053 79	1,097,053 79		2,852,827 62	38	Subvention en terres de la Col.-Britannique.		
		83,000 00		83,000 00		80,000 00		80,000 00	39		910,000 00	729,280 00	Nil.		729,280 00	39			
Brunswick.		230,000 00		230,000 00					40	19,060 98	19,060 98	19,060 98	599,060 98		419,586 75	40			
									41		306,008,927 52	306,008,927 52	* Nil.		†328,701,353 38	41	* Pas de dette flottante sur le compte du capital. † Compr. les ch. de fer fusionnés		
		336,000 00		336,000 00		929,000 00		929,000 00	42		2,177,500 00	2,177,500 00	Nil.			42	Fusionné avec le Grand-Tronc		
						85,500 00		85,500 00	43		225,244 00	225,244 00	Nil.		*225,244 00	43	* A part le matériel roulant—fusionné avec le Grand-Tronc.		
		224,660 00		224,660 00		213,000 00	50,000 00	263,000 00	44		509,548 00	509,548 00	Nil.			44	do do		
		438,250 00		198,867 00		6,000 00		6,000 00	45		1,621,338 00	1,205,955 00	Nil.		1,206,467 00	45			
									46	389,074 23	389,074 23	389,074 23	3,389,074 23	889,074 23	389,074 23		46	* En litige—Subvention en terres du gouvernement fédéral.	
					173,000 00		20,000 00	193,000 00	47		249,000 00	240,000 00	42,053 58		244,969 11	47	Fusionné avec le Grand-Tronc.		
		563,020 00		563,020 00		599,805 00		599,805 00	48		1,164,825 00	1,164,825 00	Nil.			48	do do		
						23,000 00		22,400 00	49		180,300 00	189,700 00	18,169 87	5 & 6	209,645 70	49			
Brunswick.		9,000 00		9,000 00					50		64,053 57	47,053 57	Nil.		30,410 97	50			
		103,000 00		60,500 00					51		1,873,560 00	1,831,060 00	Nil.		1,831,060 00	51			
		135,000 00		105,000 00					52		1,693,000 00	1,599,000 00	894,000 00		1,599,000 00	52			
									53	894,500 00	894,500 00	894,500 00				53	do do		
Ecosse.		35,200 00		35,200 00					54		489,800 00	489,800 00		6	168,061 25	54	* Partie du capital-actions général de la compagnie.		
									55		1,200,000 00	1,200,000 00	181,382 59	6	707,376 82	55	Subvention en terres de la Col.-Britannique.		
Brunswick.		135,000 00		135,000 00					56		273,334 27	243,334 27	Nil.		246,000 00	56			
do		21,000 00		21,000 00					57		100,400 00	63,400 00	Nil.		67,000 00	57			
		90,000 00				162,500 00		162,500 00	58		1,230,732 80	1,125,208 67	Nil.		1,128,615 47	58			
		456,493 00		456,493 00		491,000 00		491,000 00	59	18,320 00	6,070,813 00	5,993,813 00	154,607 95	0 to 7	4,063,256 00	59			
						361,500 00			60		483,500 00	22,000 00				60			
		3,675 00		3,675 00		1,500 00		1,500 00	61		35,375 00	26,375 00	4,500 00	8	20,999 31	61			
		250,280 00		250,280 00		51,000 00		36,000 00	62		1,279,280 00	1,264,280 00				62			
						87,500 00		87,500 00	63	7,289 18	1,583,520 18	1,358,520 18	64,321 00	6	1,422,841 18	63	Dans le réseau du Montréal et Atlantique.		
		310,806 82		310,806 82					64		671,142 77	627,166 52	Nil.		*	64	* Compris dans le ch. de fer du Pacifique.		
		178,630 00				490,130 00		490,130 00	65		490,130 00	490,130 00	Nil.			65	Fusionné avec le Grand-Tronc.		
						311,500 00		311,500 00	66		441,500 00	441,500 00	Nil.		*671,378 00	66	* A part le matériel roulant.		
		87,500 00		84,203 69					67		683,500 00	207,803 69	Nil.		163,597 75	67			
		168,000 00		168,000 00			25,000 00		68		1,130,600 00	1,105,600 00	220,000 00		615,000 00	68			
									69	220,000 00	220,000 00	220,000 00				69	* Y compris Saskatchewau et Occidental. Subvention en terres du gouvern. fédéral.		
	</																		

ÉTATS SOMMAIRES

CONCERNANT LES FRAIS DE TRACTION, PARTICULARITÉS DE CONSTRUCTION DES CHEMINS, MATÉRIEL ROULANT, VOYAGEURS ET MARCHANDISES TRANSPORTÉ, RECETTES, FRAIS D'EXPLOITATION ET ACCIDENTS.

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, c.,

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.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	64'62			64'62	4'00		30 à 56
2	Alberta-Sud	16'00			19'00	48		56
	Embranchement d'Harvey	3'00						
3	Atlantique et Lac Supérieur, y compris—							
	Baie-des-Chaleurs				80'00			
	Grand-Oriental	100'00	15'00		100'00	3'00		56
	Vallée de l'Ottawa				7'00			
4	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté	64'82			64'82	7'00		50 et 56
	Kingston, Napanee et Ouest	60'82						
5	Berlin et Waterloo (électrique)	2'75			2'75	37		60
6	Brookville, Westport et Saut-Ste-Marie	45'00			45'00	1'80		56
7	Boutouche et Moncton	32'00			32'00	2		56
8	Calgary et Edmonton	295'07			295'07	9'38		56
9	Canada-Atlantique	138'00						
	Comtés du Centre	38'00			176'00			56 et 72
10	Canada-Est	136'00			136'00	6'50		56½ à 60
11	Canada-Sud	382'19			382'19	161'27		606'580
	Ch. de fer du gouvernement canadien—							
12	Intercolonial	1150'50			1150'50	157'25		56 à 67
13	Ile du Prince-Edouard	210'00		83'50	126'50	16'00	38	50 et 52
14	Canadien du Pacifique	4,119'10						
	Lignes affermées—							
	Atlantique et Nord-Ouest	205'00						
	Columbia et Kootenay	28'50						
	Credit-Valley	175'10						
	Manitoba Sud-Ouest							
	Colonisation	215'20						
	Toronto, Grey et Bruce	191'30						
	Ontario et Québec	469'00						
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26'60						
	Saint-Laurent et Ottawa	58'40						
	Frédéricton	22'40						
	Nouveau-Brunswick	175'00			6216'50			50 à 72
	Nouv.-Brunswick et Canada	118'00			6216'50	660'03		
	Pont de Saint-Jean et prolongement de chem. de fer Saint-Jean et Maine	2'00						
	Chemin de fer Alberta (de Dunmore à Lethbridge)	109'50						
	Nakusp et Slocan	36'90						
	Shuswap et Okanagan	51'00						
	Montréal et Ottawa	23'60						
	Montréal et de l'Ouest	70'00						
	Montréal et Lac-Maskinongé	12'90						
	Jonction de Guelph	15'00						
	*Colonisation du Lac-Témiscamingue		1'40					
15	Caraguet	68'00			68'00	3'25		50
16	Carillon et Grenville	13'00		13'00		25	65	
17	Ligne de la Côte, N.-E.	13'75	25'00		13'75	75		56
18	Cobourg, Northumberland et Pacifique		50'00					56
19	Ontario-Central	104'00			104'00			42 et 56
20	Central du Nouveau-Brunswick	75'00			75'00	2'50		50 et 56
21	Cie de ch. de fer et houille de Cumberland (y compris l'embranchement de Springhill et d'Oxford, 14 milles)	46'00			46'00	10'00		57

a 95'21 milles de double voie. b 1'50 mille de double voie. c 14'20 milles de double voie.
* Les 45'8 milles complétés de la Compagnie de chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue t compris dans les lignes possédées par la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élevateurs.		Nombre de passages à niveau.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus de la voie.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.			
		Gardés.	Non gardés.											Pieds.	Pds.	Pds.
2640	Eclisses		2													
2640	do		11					2		573	53'3'00	1				
										955	120'4'8½	2				
2640	Eclisses et boulons		34	3	22			4		717	67'4'8½	3				
3000	Eclisses et cornières		39				12	4		400	90'4'8½	4				
2348	Cornières et éclisses		16					2		482	160'4'8½	5				
2640	Joint Fisher pour ponts		35					2		717	58'4'8½	6				
2640	Eclisses		16					1		955	74'4'8½	7				
2600	Cornières et cornières		148					2		1146	53'4'8½	8				
3000 et 2640	Eclisses		6	134	3	22		6	4	2	955	58'4'8½	9			
2640	Eclisses et cornières		1	35				1	4	1	955	80'4'8½	10			
3000	Joint 4 et 6 chev. et arrête-noix		6	416	21	22		15	9	10	913	75'4'8½	11			
2640	Cornières et éclisses		9	429	29	18 to 35		6	24	21	694	65'4'8½	12			
2640	Eclisses et cornières		960	2	17½						396	90'5'6"	13			
2140 à 3168	Eclisses et cornières	10	33	3447	61	18 to 24		51	66	61	319	237'4'8½	14			
2600	Eclisses		12								1000	60'4'8½	15			
1760	Coussinets		8		1	17					1910	100'5'6"	16			
2640	Cornières		15								955	79'4'8½	17			
2640	Eclisses		94					3	4		955	105'4'8½	18			
2640	do		40							2	716	74'4'8½	19			
2640	Eclisses et cornières		13								820	160'4'8½	21			

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.
22	Dominion-Atlantic, y compris— Windsor et Annapolis..... 87·50 Vallée de la Cornwallis..... 14·00 Yarmouth et Annapolis..... 87·00 Embr. de Windsor, Intercol. 32·00	220·50		16·50	204·00	10·50	67	56 à 60
23	Comté de Drummond..... 90·53			90·53	5·00		56 et 60	
24	Elgin et Havelock..... 27·00			27·00	2·00		56	
25	Erié et Huron..... 76·75			76·75	4·80		54 et 56	
26	Esquimaux et Nanaïmo..... 78·00			78·00	2·00		50 et 54	
27	Cie de chemin de fer et de ponts de Frédéricton..... 1·33		1·33		12		56	
28	d Grand-Tronc..... 884·25 Grand-Occidental..... 561·80 Brantford, Norfolk et Port-Burwell..... 34·78 Buffalo et Lac-Huron..... 162·00 Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié..... 172·75 Embranch. d'Owen-Sound..... 12·42 London, Huron et Bruce..... 69·01 Jonction de Waterloo..... 10·25 Norfolk-Sud..... 17·00 Wellington, Grey et Bruce..... 168·13 Northern..... 172·10 Simcoe-Nord..... 33·34 Hamilton et Nord-Ouest..... 173·90 Nord et Jonction du Pacifique..... 111·37 Ligne de Ceinture, Toronto..... 12·70 Midland..... 166·78 Grande-Jonction..... 85·40 Toronto et Nipissingue..... 85·00 Jonction du Lac Simcoe..... 26·50 Victoria..... 53·25 Whitby, Port-Perry et Lindsay..... 46·50 Cobourg, Blairton et Marmora..... 15·00 Union-Jacques-Cartier..... 6·50 Jonction de Montréal et Chaplain..... 61·75 Jonction de Beauharnois..... 19·50	3,161·98		36·78	3,125·20	677·25	56 to 65	56 à 80
29	Grand-Occidental..... 38·00	10·00		38·00	2·50		56	
30	Grand-Nord-Ouest Central..... 50·93			50·93	1·99		56	
31	Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique)..... 17·00			17·00	1·00		50 et 70	
32	Hereford..... 53·30			53·30			56	
33	Irondale, Bancroft et Ottawa..... 45·00			45·00	2·50		56	
34	Joggins, (Cie de houille et ch. de f. du Can.)..... 12·00			12·00	2·00		56	
35	Kaslo et Slokan..... 31·80	1·00		31·80	1·60		45	
36	Kent-Nord, comprenant Saint-Louis et Richibouctou..... 34·00		3·50	30·50	3·00	67	56	
37	Kingston et Pembroke..... 112·85		9·75	103·10	21·00	50 to 84	56	
38	L'Assomption..... 3·00			3·00	25		56	
39	Lac-Erié et Rivière-Détroit..... 88·05 London et Port-Stanley..... 23·75	111·80		111·80	14·00		56 et 65	

d 404·58 milles de double voie.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896—Suite.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre de passages à niv.		Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.				
		Gardés.	Non gardés.										pds.	pds.	pds.	pds.
2640	Eclisses et cornières.....	1	109	2	22	3	2	637	79 4 8½	22						
2640	do.....		46			2	4	2	717	69 4 8½	23					
2000	Eclisses.....		24			1	1		717	90 4 8½	24					
2640	do.....		111			5	6		661	52 4 8½	25					
2992	Cornières.....		15	2	23				573	80 4 8½	26					
2564	do.....	6					2		1433	50 4 8½	27					
2640	Eclisses et cornières.....	11	83	2736	238	156 to 28' 8"	65	71	164	1100 600	53 4 8½	28				
2640	Cornières.....		24			1	2		2262	53 4 8½	29					
2640	Eclisses.....	7	24				1		955	60 4 8½	30					
2112	Eclisses et cornières.....		16			1	3		50	4 4 8½	31					
2500	Eclisses.....		28			2	1		955	66 4 8½	32					
2640	do.....		14						1000	60 4 8½	33					
3000	do.....		7				1		955	79 4 8½	34					
2640	Cornières.....		4				1		193	171 3 00	35					
2432	Cornières.....		10			1	1		1000	60 4 8½	36					
2640	Eclisses et cornières.....		56	3 16 & 21½		6	6		955	79 4 8½	37					
2500	Eclisses.....		1				1		955	20 4 8½	38					
2700	do.....		3	155	10	19' 6"	9	10	1433	53 4 8½	39					
2600	Eclisses et cornières.....								716							

e Sur embranchements.

N° 2—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

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.
40	Lotbinière et Mégantic.....	23 34	7 00	23 34	50		56	
41	Manitoba et Nord-Ouest..... 234 50	249 97		249 97	23 52		56	
	Saskatchewan et Ouest..... 15 47		8 00					
42	Manitoba et Sud-Est.....	34 00		34 00	2 50	50 et 60		
43	Vallée de la Massawippi.....	21 00		21 00	20		56	
44	Colonisation de Montford.....							
45	Montréal et Atlantique, ci-devant							
	Sud-Est..... 140 10							
	Lac-Champlain et Jonction							
	du Saint-Laurent..... 61 40	201 50	13 90	187 60	31 80	56 à 72		
46	Parc de Montréal et de l'île (électrique).	14 43	13 00	14 43	98		56	
47	Jonction de Montréal et Vermont.....	23 60		23 60	2 00	60 à 72		
48	Montréal, Portland et Boston (maintenant Montréal et Ligne Provinciale).	40 60	8 60	32 00	1 40	38	56	
49	Nelson et Fort-Sheppard.....	59 40		59 40	2 30		56	
50	New-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	36 00		36 00	1 50		56	
51	Parc des chutes et de la rivière Niagara (chemin de fer électrique).....	13 68		13 68	89		56	
52	Pacifique-Nord et Manitoba.....	265 12		265 12	30 78		56	
53	Nosbonsing et Nipissingue.....	5 50		5 50	1 25		56	
54	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	74 00		74 00	2 50		56	
55	Sud de la Nouvelle-Ecosse.....		10 00					
56	Cie d'acier de la Nouv.-Ecosse, ci-dev. C'e de ch. de f., de h. et de f. de N.-Glasgow	12 50		12 50	3 00		56	
57	Ontario, Belmont et Nord.....		10 00					
58	Montagne-d'Orford.....	26 50		26 50	1 00		56	
59	Chemin de fer électrique d'Oshawa.....	8 50		8 50			72	
60	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	164 00	46 00	164 00	13 00		64	
61	Ottawa et Gatineau.....	56 50		56 50	2 00		56	
62	Colonisation de Parry-Sound.....	48 00		48 00	5 00	56 et 72		
63	Cie de carrière et de c. de fer Philipsburg	6 75		6 75			56	
64	* Pontiac et Renfrew.....	4 25		4 25	75		56	
65	Jonction de Pontiac du Pacifique.....	71 00		71 00	3 50		56	
66	Port-Arthur, Duluth et Ouest.....	85 50		85 50	4 00		56	
67	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.....	253 96		253 96	6 86		56	
68	Québec-Central.....	213 50		213 50	20 50	56 et 70		
69	Québec et Lac-Saint-Jean..... 242 00	281 50		281 50	17 00	56 et 60		
	Basses-Laurentides..... 39 50							
70	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	30 00		30 00	2 00		56	
71	Salisbury et Harvey.....	45 00	41 00	4 00	4 25	60	56	
72	Ligne de la Rive, Nouveau-Brunswick.....	82 50		82 50	2 50		50	
73	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43 00	12 00	31 00	2 09	60	60	
74	Ste-Catherine et Niagara-Central.....	12 35		12 35	1 00		56	
75	h Tunnel St-Clair, et cour et approches.....	2 23		2 23	11 00		100	
76	Vallée de la St-Jean et Rivière-du-Loup.....		6 00					
77	Saint-Laurent et Adirondack.....	19 80	13 00	19 80	7 10	56 à 80		
78	Saint-Stephen et Milltown.....	4 64		4 64	25		56	
79	Vallée de Stewiacke et Lansdowne.....		10 00					
80	Sydney et Louisbourg (Cie houil. du Can.).....	65 90	10 13	55 77	28 00	50	56 et 80	
81	Rive-Sud (ci-devant Montréal et Sorel).....	44 67		44 67	2 00		56	
82	Témiscouata.....	113 00		113 00	5 00		56	
83	Tilsonburg, Lac-Erie et Pacifique.....	16 00		16 00	1 25		56	
84	Mille-Iles.....	4 33		4 33			56	
85	Vallée de la Tobique.....	28 00		28 00			56	

f 7.60 milles de voie double. g 11.43 milles de voie double. * Non en exploitation. h Longueur du tunnel, 6,000 pds, diamètre intérieur, 19 pds 10 pcs.

Numéro.	Largeur de la voie.	Maximum de la rampe au mille.	Rayon maximum des courbes.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Hauteur des ponts au-dessus de la voie.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Nombre d'élevateurs.		Attaches des lisses.	Nombre de traverses par mille.
									Non gardés.	Gardés.		
2600	Eclisses.....									1		2600
2700	Cornières et éclisses.....									26	180	2700
2800	Eclisses.....									1	20	2800
2620	do.....									14	1	2620
2640	Eclisses et cornières.....									163	2	2640
2640	do.....									1	13	2640
3000	Eclisses et boulons.....									51		3000
3000	Eclisses et coussinets.....									21		3000
2640	Cornières.....									1		2640
2400	Eclisses.....									26		2400
2640	Cornières.....									1	16	2640
2600	do.....									1	258	2600
2800	Eclisses.....									1		2800
2640	Cornières.....									23	1	2640
2640	Cornières.....									5		2640
2640	Eclisses.....									67		2640
2640	Cornières.....									28		2640
2640	do.....									3	44	2640
2640	Eclisses.....									44	7	2640
3000	Cornières.....									1	10	3000
2640	Eclisses.....									3		2640
2640	do.....									1		2640
2640	Cornières.....									52		2640
2640	Eclisses.....									5		2640
2600	Cornières.....									51		2600
2640	Eclisse et cornières.....									115		2640
2640	Eclisses et cornières.....									1	2	2640
2640	Eclisses.....									1	10	2640
2600	do.....									30	1	2600
2992	do.....									15	5	2992
2640	do.....									42	1	2640
2640	do.....									20	3	2640
3000	Cornières.....									26	1	3000
	Eclisses.....									13		
2640	Cornières.....									26	2	2640
2640	Eclisses.....									15		2640
2640	Eclisses et cornières.....									38		2640
2640	Cornières.....									14	1	2640
3000	do.....									8		3000
2600	Eclisses.....									23	1	2600

PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur de la voie de garage.	Poids par verge.	
		Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Liv.	Liv.	
86	Toronto, Hamilton et Buffalo (y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié).....	83·83			83·83	7·13	56, 70, 80	
87	Comtés-Unis.....	61·00			61·00	4·50	56	
88	Victoria et Sydney.....	16·26			16·26	1·20	50	
89	Grand Nord de Winnipeg (ci-devant Winnipeg et Baie-d'Hudson).....	40·00			40·00	2·00	56	
90	Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.....		17·00					
		16,387·08	242·40	249·99	16,137·09	2,106·27		

½ 2½ milles de double voie.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896—Fin.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élevateurs.		Passages à niveau.	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.										
3000	Eclisses et cornières.....	6	121	9	21	1	4	1	955	80	4	84	86
2640	Eclisses.....		50			4	5		717	52	4	84	87
2464	Eclisses.....		13						637	105	4	84	88
2640	Eclisses.....		6				1		2865	31	4	84	89
													90
		72	166	1100	413		235	326	235				

N^o 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Nombre de loco-motives.		Nombre de wagons-lits.		Nombre de wagons-païssés.		
		Terminée.	En voie de construction	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	
		Milles.	Milles.							
1	Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta.....	64.62		12				1		
2	Albert-Sud.....	16.00		1						
3	Embranchement d'Harvey Atlantique et Lac-Supérieur, y compris— Baie-des-Chaleurs 30.00 Grand-Oriental 13.00 Ottawa 7.00	100.00	15.00	6						
4	Ch. de fer et Cie de navigat. de la Baie de Quinté Kingston, Napanee et de l'Ouest 60.82	64.82		3	2					
5	Berlin et Waterloo (électrique).....	2.75								
6	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.....	45.00		3						
7	Boucouché et Moncton.....	32.00		2						
8	Calgary et Edmonton.....	295.07								
9	Canada-Atlantique..... 138.00 Comtes du Centre..... 38.00	176.00		23	5			*2	2	
10	Canada-Est.....	136.00		9						
11	Canada-Sud.....	382.19		129	6			†26	3	
12	Chemins de fer du gouvernement canadien— Intercolonial.....	1,150.50		204		15			5	
13	Ile du Prince-Edouard.....	210.00		21					1	
14	Pacifique Canadien..... 4119.10 Lignes affermées— Atlantique et Nord-Ouest..... 205.00 Columbia et Kootenay..... 28.50 Credit-Valley..... 175.10 Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba..... 215.20 Toronto, Grey et Bruce..... 191.30 Ontario et Québec..... 469.00 Pacifique d'Ontario-Ouest..... 26.60 Saint-Laurent et Ottawa..... 58.40 Frédéricton..... 22.40 Nouveau-Brunswick..... 175.00 Nouveau-Brunswick et Canada..... 118.00 Pont de St-Jean et prol. de ch. de fer..... 2.00 Saint-Jean et Maine..... 92.00 Alberta, (Dunmore à Lethbridge)..... 109.50 Nakusp et Slocan..... 36.90 Shuswap et Okanagan..... 51.00 Montréal et Ottawa..... 23.60 Montréal et Ouest..... 70.00 Montréal et Lac-Maskinongé..... 12.90 Jonction de Guelph..... 15.00 Colonisation du Lac-Témiscamingue.....	6,216.50	1.40	584	10	84			*40	
15	Caraque.....	68.00		2						
16	Carillon et Grenville.....	13.00		3						
17	Ligne Cotière, N.-E.....	13.75	25.00	2						
18	Cobourg, Northumberland et Pacifique.....		50.00							
19	Ontario-Central.....	104.00		8						
20	Central du Nouveau-Brunswick.....	75.00		3	2					
21	Cie houillère et de chemin de fer de Cumberland, y compris Springhill et l'embranchement d'Oxford, 14 milles.....	46.00		8						

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	Nombre.	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 marchandises.		Nombre de wagons plates-formes.		Nombre de wagons à bascule.	
3		1				*32		8		247				1 *Y compris 6 fourgons de conducteurs et 1 wagon d'équipe.													
1						1		7	1					26 réservoirs en fer, propriété de la compagnie, 3 chasse-neige, 1 flanger.													
1		2		2		8		50						31 chasse-neige, 1 flanger.													
2	2	2			3	1	*17	15	77	12				4 *Y comp. 3 fourg. de cond., possédé aussi 1 chasse-neige et 2 flangers.													
*7		1												5 *Y compris 3 wagons-moteurs.													
1		1		1		20		17	7					6 71 chasse-neige.													
2		1				6		29						8 Matériel roulant fourni par le C. C. P.													
6		5		5		†471	1300	337		6				9 *Y compris 2 wagons officiels, †1 wag. d'équipe et 6 fourgons de conducteurs													
5		2		2		*14		88						10 *Y comp. 2 fourg. de cond., poss. aussi 5 chasse-neige et 1 flanger.													
41		21		30		2,113		280		†89				11 †Y compris 40 réserv. à huile, 5 wagons-restaur. comp. dans wag. ferm. †Wagons-dort. et wag.-salon Wagner venant d'autres chemins de fer.													
92		101		63		†2,273		2,269		2,125				12 56 chasse-neige, 21 flangers. †Y compr. 99 fourgons de conducteurs.													
15		13		7		†178		125						13 †Y compris 3 fourgons de conducteurs.													
														14 *Y comp. 15 wag.-buffet, 10 w.-sal. et 15 w.-offic. et w. du payeur, aussi 82 chasse-neige et 44 flangers.													
														†Y compris 1 à photographie, 3 observat., 1 exhibition, 1 rue, 1 commissaire, 1 école, 1 troisième classe, 2 bagage, dortoirs et de voyageurs.													
														§Y comp. 182 wag.-réfrig., 20 à meub., 4 à charb. de bois, 6 réserv. à huile.													
†227		171		200		§11,354		3,987		90				Divers en construction et service à neige non compr. dans le tableau, 2 char. à neige, 1 wag.-pelle, 26 pelles à vap., 19 grues, 13 sonnettes, 2 auxiliaires, 1 charrue à ballast, 1 scie à lisses, 36 tomb., 50 de ser. Rogers à bal., 19 restaurants, 2 à eau, 1 magasin, 5 réservoirs en fer à eau, 2 d'acc., 1 coupe blanc de neige, 1 treuil à vapeur, faisant 182 divers.													
1						2		15						15 1 chasse-neige.													
3		2		1		2		2						16													
3						2		5						17													
														18													
2		3		3		†37		82						19 1 wag. d'équipe, 1 ch.-neige, 1 flanger.													
3						4	2	20		220				†Y compris 3 fourgons de conduct.													
2				2		2		28		286				21 1 chasse-neige et 1 flanger.													

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 pro-priété.	Loués.	En pro-priété.	Loués.	En pro-priété.	Loués.
		Milles.	Milles.						
22	Dominion-Atlantic, comprenant Windsor et Annapolis.	87 50							
	Yallée de la Cornwallis.	14 00							
	Yarmouth et Annapolis.	87 00							
	Embranchement de Windsor, Inter.	32 50							
23	Comté de Drummond.	90 53		5					
24	Elgin et Havelock.	27 00		2					
25	Brié et Huron.	76 75		5					
26	Esquimaux et Nanaïmo.	78 00		5					
27	Frédéricton et Cie du pont de ch. de fer de Ste-Marie.	1 33							
28	Grand-Tronc.	854 25							
	Grand-Occidental.	561 80							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.	34 78							
	Buffalo et Lac-Huron.	162 00							
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	172 75							
	Embranchement d'Owen-Sound.	12 42							
	London, Huron et Bruce.	69 01							
	Jonction de Waterloo.	10 25							
	Norfolk-Sud.	17 00							
	Wellington, Grey et Bruce.	168 13							
	Nord.	172 10							
	Simcoe-Nord.	33 34							
	Hamilton et Nord-Ouest.	173 90	3,161 98	722		4		9	
	Nord et Jonction du Pacifique.	111 37							
	Ligne de ceinture de Toronto.	12 70							
	Midland.	166 78							
	Grande-Jonction.	85 40							
	Toronto et Nipissingue.	85 00							
	Jonction du Lac-Simcoe.	26 50							
	Victoria.	53 25							
	Whitby, Port-Perry et Lindsay.	46 50							
	Cobourg, Blairton et Marmora.	15 00							
	Union-Jacques-Cartier.	6 50							
	Montréal et Jonction de Champlain.	61 75							
	Jonction de Beauharnois.	19 50							
29	Grand-Nord.	38 00	10 00		2				
30	Grand-Central du Nord-Ouest.	50 93			1				
31	Hamilton, Grimsby et Beausville (électrique).	17 00							
32	Hereford.	53 30			3				
33	Iroindale, Bancroft et Ottawa.	45 00			1				
34	Joggins, maint. Cie de charb. et de ch. de fer du Canada	12 00			2				
35	Kaslo et Slocan.	31 80	1 00		2				
36	Kent-Nord, y compris Saint-Louis et Richibouctou.	34 00			2	1			
37	Kingston et Pembroke.	112 85			9				
38	L'Assomption.	3 00			1				
39	Lac-Erié et Rivière-Détroit.	88 05							
	London et Port-Stanley.	23 75			8				
40	Lotbinière et Mégantic.	23 34	7 00		2				
41	Manitoba et Nord-Ouest.	234 50			4	5		1	
	Saskatchewan et Ouest.	57 47							
42	Manitoba et Sud-Est.		8 00						
43	Vallée de la Massawippi.	34 00			7				
44	Colonisation de Montford.	21 00			2				
45	Montréal et Atlantique, autrefois Sud-Est.	140 10							
	Lac-Champlain et Jonction du St-Laurent.	61 40			8		2		
46	Parc de Montréal et de l'Île (électrique).	14 43	13 00						
47	Montréal et Jonction du Vermont.	23 60				9			
48	Montréal, Portland et Boston.	40 60				2			
49	Nelson et Fort-Sheppard.	59 40			2				

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.—Suite.

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 marchandises.		Nombre de wagons plates-formes.		Nombre de wagons-lasculés.	
		En pro-priété.	Loués.	En pro-priété.	Loués.		En pro-priété.	Loués.	En pro-priété.	Loués.		
						En pro-priété.					Loués.	En pro-priété.	Loués.	En pro-priété.	Loués.
15				10		11	\$140		195		22	
1				2		1		9				
1				1		1		1	20			
9						4		28	15			
10						3		12	65		10	
370				216		224	*17,006		5,292		1,225	
28	*Y compris 55 réfrigérat., 370 fourg. de conducteurs, 64 wag. d'équipe, poss. aussi 50 chasse-neige, 31 flangers.											
29	1 chasse-neige.					2						
30	*Y comp. un fourg. de conducteur.					4	*13		12			
31	†Wagons à moteur élect.—1 ch.-neige.					1			10			
32												
33								2	31			
34	1 chasse-neige.					1						
35	2 chasse-neige, 2 flangers. *Y compris 1 cuisine.						*16		5		5	
36	2 chasse-neige et 1 flanger.					1			4			
37	2 chasse-neige et 2 wagons-nettoyeurs.					22			150			
38						1						
39								22	195			
40	1 chasse-neige.					1			1			
41	†Y compris 2 wagons-réfrig., 4 wagons-buffets et 3 fourg. de conducteurs.					2	2	3	42	20		
42												
43						4		250				
44	1 chasse-neige.					1			19			
45												
46	†Wagons à moteur élect., possède aussi 2 chasse-neige.									20		
47						5						
48						1						
49	1 flanger.								2			

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons-lits.		Nombre de wagons-palais.	
		Terminée.	En voie de construction.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.
50	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36 00		3					
51	Parc des Chutes et Riv. Niagara et ch. de fer électrique	13 68							
52	Pacifique-Nord et Manitoba	265 12		9				1	
53	Nosbonsing et Nipissingue	5 50		1					
54	Central de la Nouvelle-Ecosse	74 00		5					
55	Sud de la Nouvelle-Ecosse	10 00							
56	Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de ch. de fer, de fer et de houille de New-Glasgow	12 50		3					
57	Ontario, Belmont et Nord	10 00							
58	Montagne-d'Orford	26 50		2					
59	Chemin de fer électrique d'Oshawa	8 50							
60	Ottawa, Amprior et Parry-Sound	164 00	46 00	4	8				
61	Ottawa et Gatineau	56 50		2	1				
62	Colonisation du Parry-Sound	48 00		1	3				
63	Chemin de fer et carrière de Phillipsburg	6 75		1					
64	Jonction de Pontiac et du Pacifique	71 00		4					
65	Pontiac et Renfrew	4 25		1					
66	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85 50		4					
67	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253 96							
68	Québec-Central	213 50		13				2	
69	Québec et Lac-Saint-Jean	242 00		16		4			
	Basses-Laurentides	39 50							
70	Québec, Montmorency et Charlevoix	30 00		4					
71	Salisbury et Harvey	45 00		2					
72	Ligne Riveraine	82 50		5					
73	Stanstead, Shefford et Chambly	43 00		5					
74	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12 35		1					
75	Cour et approches du tunnel Saint-Clair	2 23		4					
76	Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup	6 00							
77	Saint-Laurent et Adirondack	19 80	13 00	12					
78	St-Stephen et Milltown	4 64							
79	Vallée de Stewiacke et Lansdowne	10 00							
80	Sydney et Louisbourg (Cie houillère Dominion)	65 90		19					
81	Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel	44 67		4					
82	Témiscouata	113 00		5				1	
83	Tilsonburg, Lac-Erie et Pacifique	16 00		1	1				
84	Mille-Iles	4 33		1					
85	Vallée de la Tobique	28 00							
86	Toronto, Hamilton et Buffalo, ci-devant Brantford, Waterloo et Lac-Erie	83 83		10					
87	Comtés-Unis	61 00		4	1				
88	Victoria et Sydney, C.-B.	16 26		2					
89	Grand-Nord de Winnipeg, autrefois Winnipeg et Baie-d'Hudson	40 00							
90	Montagne-de-Bois et Qu'Appelle	17 00							
		16,387 08	242 40	1982	64	109	26	69	2

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896—Fin.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons-lits.		Nombre de wagons-palais.		Observations.
		Terminée.	En voie de construction.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	
50	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36 00		3						1 chasse-neige.
51	Parc des Chutes et Riv. Niagara et ch. de fer électrique	13 68								*Moteur électrique et wagons-pilotes.
52	Pacifique-Nord et Manitoba	265 12		9				1		†Y compris 6 fourgons de conducteurs et 1 wagon-restaurant.
53	Nosbonsing et Nipissingue	5 50		1						
54	Central de la Nouvelle-Ecosse	74 00		5						
55	Sud de la Nouvelle-Ecosse	10 00								
56	Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de ch. de fer, de fer et de houille de New-Glasgow	12 50		3						†Wagons à minerai. 1 chasse-neige.
57	Ontario, Belmont et Nord	10 00								
58	Montagne-d'Orford	26 50		2						
59	Chemin de fer électrique d'Oshawa	8 50								
60	Ottawa, Amprior et Parry-Sound	164 00	46 00	4	8					*Y compris 1 wagon à moteur; 1 wagon nettoyeur, 1 chasse-neige.
61	Ottawa et Gatineau	56 50		2	1					2 chasse-neige et 1 flanger; *y compris 3 fourgons de conducteurs.
62	Colonisation du Parry-Sound	48 00		1	3					1 chasse-neige, 1 flanger; †y compris 1 fourgon de conducteur.
63	Chemin de fer et carrière de Phillipsburg	6 75		1						
64	Jonction de Pontiac et du Pacifique	71 00		4						
65	Pontiac et Renfrew	4 25		1						
66	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85 50		4						
67	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253 96								
68	Québec-Central	213 50		13				2		
69	Québec et Lac-Saint-Jean	242 00		16		4				
	Basses-Laurentides	39 50								
70	Québec, Montmorency et Charlevoix	30 00		4						
71	Salisbury et Harvey	45 00		2						
72	Ligne Riveraine	82 50		5						
73	Stanstead, Shefford et Chambly	43 00		5						
74	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12 35		1						
75	Cour et approches du tunnel Saint-Clair	2 23		4						
76	Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup	6 00								
77	Saint-Laurent et Adirondack	19 80	13 00	12						
78	St-Stephen et Milltown	4 64								
79	Vallée de Stewiacke et Lansdowne	10 00								
80	Sydney et Louisbourg (Cie houillère Dominion)	65 90		19						
81	Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel	44 67		4						
82	Témiscouata	113 00		5				1		
83	Tilsonburg, Lac-Erie et Pacifique	16 00		1	1					
84	Mille-Iles	4 33		1						
85	Vallée de la Tobique	28 00								
86	Toronto, Hamilton et Buffalo, ci-devant Brantford, Waterloo et Lac-Erie	83 83		10						
87	Comtés-Unis	61 00		4	1					
88	Victoria et Sydney, C.-B.	16 26		2						
89	Grand-Nord de Winnipeg, autrefois Winnipeg et Baie-d'Hudson	40 00								
90	Montagne-de-Bois et Qu'Appelle	17 00								
		16,387 08	242 40	1982	64	109	26	69	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 TRAINS.			
			Convois de voyageurs	Convois de marchandises.	Trains omnibus.	Total de milles parcourus.
1	Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta	64·62			30,048	30,048
2	Albert-Sud	19·00			5,600	5,600
3	Atlantique et Lac-Supérieur, y compris Baie-des-Chaleurs (80·00) Grand-Oriental. Vallée de l'Ottawa	80·00			12,800	12,800
4	Ch. de fer et de nav., B. de Quinté (4·00) Kingston, Napanee et Western. (60·82)	64·82			131,182	131,182
5	Berlin et Waterloo (électrique)	2·75	66,000			66,000
6	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.	45·00	1,000	1,150	27,675	29,825
7	Boucoucher et Moncton.	32·00			20,672	20,672
8	Calgary et Edmonton.	295·07			69,061	69,061
9	Canada-Atlantique (138·00) Comtés du Centre. (38·00)	176·00	204,451	206,127	50,569	461,147
10	Canada-Est.	136·00	91,688	77,750	43,118	212,556
11	Canada-Sud.	382·19	1,124,011	2,036,081	153,372	3,313,464
12	Ch. de fer du gouvernement canadien — Intercolonial	1,150·50	1,304,657	2,537,845		3,842,502
13	Ile du Prince-Édouard	210·00	85,276	154,158		239,434
14	Canadien du Pacifique (4,119·10) Lignes affermées — Atlantique et Nord-Ouest. (205·00) Ontario et Québec. (469·00) Credit-Valley (175·10) Pacifique d'Ontario-Ouest. (26·60) Toronto, Gray et Bruce. (191·30) Jonction de Guelph. (15·09) Saint-Laurent et Ottawa. (58·40) Montréal et Ottawa. (23·60) Montréal et Ouest. (66·90) Montréal et Lac-Maskinongé. (11·00) Nouveau-Brunswick. (175·00) N.-Brunswick et Canada. (118·00) Saint-Jean et Maine. (92·00) Pont de Saint-Jean et ch. de fer de prolongement. (2·00) Frédéricton. (22·40) Manitoba et colonisation du Sud-Ouest. (215·20) Colombie et Kootenay. (28·50) Nakusp et Slocan. (36·90) Shuswap et Okanagan. (51·00) Ch. de fer d'Alberta, Dunmore à Lethbridge. (109·50)	6,211·50	5,230,233	8,119,467	1,014,599	14,364,299
15	Caracquette.	68·00			32,000	32,000
16	Carillon et Grenville.	13·00	6,200	250		6,450
17	Ontario-Central.	104·00		16,500	98,000	114,500
18	Central du Nouveau-Brunswick.	75·00			40,800	40,800
19	Cie de ch. de f. et de houille de Cumberland	32·00			76,098	76,098
20	Dominion-Atlantique, y compris — Windsor et Annapolis. (87·50) Vallée de la Cornwallis. (14·00) Yarmouth et Annapolis. (87·00) Embranchement de Windsor de l'Intercolonial. (32·00)	220·50	216,452	296,750		513,202
21	Comté de Drummond.	90·53	40,936	4,800	46,800	92,536
22	Elgin et Havelock.	27·00			16,794	16,794
23	Erie et Huron.	76·75	63,052	54,643	42,624	160,319
		34				

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896—Suite.

Numéro.	Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de marchandises—Milles parcourus.	Observations.
	56,382	1,112	43,000		14	1 De Lethbridge à Coutts, sur la frontière internationale—cette partie du chemin de fer de Dunmore à Lethbridge, 109·50 milles, est exploitée à bail par le C.C.P.
	5,600	1,000	8,375		16	2
	12,800	3,296	956		15	3 Une partie seulem. du ch. de fer Atlantique et Supérieur (Métapédia à Caplin, section Baie-des-Chaleurs, 80 milles) fut exploitée durant l'année finissant le 30 juin 1896, et ces 80 milles ne furent exploités que 3 mois.
	131,182	53,875	168,102	20	20	4
		205,000		6		5
	31,685	30,735	15,067	20	20	6
	21,440	9,117	15,568		16	7
	70,008	10,361	23,001	19		8
	562,416	175,191	506,806	35	15	9
	218,932	54,137	95,090	30	18	10
	4,206,141	496,039	3,358,563	38	16	11
	4,714,661	1,471,866	1,379,618	25	15	12
	341,015	122,586	46,395	22	14	13
	18,444,865	3,036,619	4,576,632	28	14	14 3·10 milles du Montréal et Occidental, à l'extrémité nord, ne sont pas exploités. 3·11 1·90 mille du Montréal et Lac-Maskinongé est omis dans l'état du trafic du C.C.P.
	32,000	5,600	10,234		18	15
	6,700	6,500	250	25	20	16
	114,500	52,504	90,754	25	20	17
	40,800	10,986	16,867		15	18
	140,441	19,281	439,525	20	20	19
	513,202	197,102	210,780	25	14	20
	93,850	23,773	108,935	20	15	21
	16,794	4,129	11,923	16		22
	179,843	97,734	115,777	25	15	23

N° 4—ÉTAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES CONVOIS.			
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains omnibus.	Total de milles parcourus.
24	Esquimalt et Nanaimo	78 00	80,578	43,006		123,584
25	Cie de pont et c. f. Frédéricton et Ste-Marie	1 33				
26	Grand-Tronc	884 25				
	Grand-Occidental	561 80				
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34 78				
	Buffalo et Lac-Huron	162 00				
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	172 75				
	Embranch. d'Owen-Sound	12 42				
	London, Huron et Bruce	69 01				
	Jonction de Waterloo	10 25				
	Norfolk-Sud	17 00				
	Wellington, Grey et Bruce	168 13				
	Nord	172 10				
	Simcoe-Nord	33 34				
	Hamilton et Nord-Ouest	173 90				
	Nord et Jonction du Pacifique	111 37				
	Ligne de ceinture, Toronto	12 70				
	Midland	166 78				
	Grande-Jonction	85 40				
	Toronto et Nipissingue	85 00				
	Jonction du Lac-Simcoe	26 50				
	Victoria	53 25				
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46 50				
	Cobourg, Blairton et Marmora	6 50				
	Union-Jacques-Cartier	6 50				
	Montréal et Jonction de Champlain	61 75				
	Jonction de Beauharnois	19 50				
27	Tunnel Saint-Clair	2 23				
28	Grand-Nord	38 00			17,184	17,184
29	Grand-Central du Nord-Ouest	50 93	112	2,827	11,648	14,587
30	Hamilton, Grimsby et Beamsville (électr.)	17 00			207,001	207,001
31	Hereford	53 30	33,742	72,058		105,800
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	45 00			46,680	46,680
33	Joggins, act. Cie ch. de f. et houille du Can.	12 00	1,000	1,500	15,000	17,500
34	Kaslo et Slokan	31 80			12,420	12,420
35	Kent-Nord	27 00				
	Saint-Louis et Richibouctou	7 00			18,366	18,366
36	Kingston et Pembroke	112 85	65,104		61,974	127,078
37	L'Assomption	3 60			5,778	5,778
38	Lac-Erié et Rivière-Détroit	88 05				
	London et Port-Stanley	23 75	154,606	4,674	62,142	221,422
39	Lotbinière et Mégantic	23 34			12,258	12,258
40	Manitoba et Nord-Ouest	234 50				
	Saskatchewan et Ouest	15 47	34,915	31,022	40,636	106,573
41	Vallée de Massawippi	34 00	75,488	109,637		185,120
42	Colonisation de Montford	21 00	7,584	2,895	3,473	13,952
43	Montréal et Atlantique, ci-devant					
	Sud-Est	140 10				
	Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent	61 40	92,128	174,190	103,856	370,174
44	Parc et Ile de Montréal (électrique)	14 43	42,653			42,653
45	Montréal, Portland et Boston, aujourd'hui					
	Montréal et Ligne Provinciale	40 60	37,510	19,553	10,597	67,660
46	Montréal et Jonction du Vermont	23 60	69,252	95,508	2,328	167,088
47	Nelson et Fort-Sheppard	19 40	2,520	2,971	18,600	24,091
48	N.-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36 00	4,598	6,912	22,500	34,010
49	Parc des Chutes et Riv. Niagara (électr.)	13 68	221,535			221,535
50	Pacifique-Nord et Manitoba	265 12	94,579	93,915	34,870	223,364
51	Nosbonsing et Nipissingue	5 50		11,810		11,810
		36				

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896—Suite.

Numéro.	Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de marchandises — Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
						25	Compris dans le ch. de fer Canada-Est, dont les convois traversent ce pont, payant droit de passage.
20,925,432	5,077,671	7,587,148	30	20	26	Le Cobourg, Blairton et Marmora. Non en exploitation.	
47,516						27	
17,240	7,188	8,943			20	28	
16,394	3,151	29,353	35	17	29	29	
	256,313	2,142	15		30	30	
105,800	16,089	105,155	20	12	31	31	
47,675	8,820	12,516	18		32	32	
28,170	9,283	57,559	20	15	33	33	
12,600	6,170	8,970	12		34	34	
18,366	5,525	11,426	18	18	35	35	
152,494	37,183	68,710	25	18	36	36	
5,778	6,855	930		15	37	37	
300,025	258,083	183,801	35	25	38	38	
17,860	4,262	14,958		25	39	39	
125,665	27,945	105,608	27	15	40	40	
185,120	77,157	160,014	25	12	41	41	Traction des convois sur le Grand-Tronc, de Sherbrooke à Lennoxville, 3 milles.
14,039	7,150	3,598	15	13	42	42	
562,926	169,791	637,890	30	18	43	43	
	728,204		10		44	44	
67,660	58,911	31,972	30	12	45	45	
167,088	126,918	707,664	40	15	46	46	
25,577	7,630	18,237	20	15	47	47	
38,665	16,545	22,313	20	15	48	48	
221,535	474,552		9		49	49	
257,910	38,684	166,466	25	12	50	50	
12,260		194,400		20	51	51	

N° 4—ÉTAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	NOMBRE DE MILLES PARCOURUS PAR LES CONVOIS.			
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains omnibus.	Total de milles parcourus.
52	Central de la Nouvelle-Ecosse.	74 00			46,880	46,880
53	Cie d'acier de la N.-E., ci-devant Cie de fer, de houille et de ch. de fer de New-Glasgow	12 50			15,750	15,750
54	Montagne-d'Orford.	26 50	17,528	5,168	8,543	31,239
55	Ch. de fer électrique d'Oshawa.	8 50			23,258	23,258
56	Ottawa et Gatineau.	56 50	16,588	1,263	36,163	54,014
57	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.	164 00	138,593	74,056	23,110	235,759
58	Colonisation de Parry-Sound.	48 00			28,232	28,232
59	Cie de ch. de f. et de carrière de Phillipsburg	6 75			1,878	1,878
60	Jonction Pontiac du Pacifique.	70 60	1,348	3,567	45,584	50,499
61	Port-Arthur, Duluth et Ouest.	85 50	966		11,974	12,940
62	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.	253 96			53,254	53,254
63	Québec et Lac-Saint-Jean. 242 00 } Basses-Laurentides. 39 50 }	281 50	84,868	127,058		211,926
64	Québec-Central.	213 50	125,116	178,663	32,810	336,589
65	Québec, Montmorency et Charlevoix.	30 00	51,863	652		52,515
66	Salisbury et Harvey.	45 00			28,584	28,584
67	Ligne Riveraine.	32 50	8,125		60,390	68,515
68	Stanstead, Shefford et Chambly.	43 00	33,847	33,072	10,870	77,789
69	Ste-Catherine et Niagara-Central.	12 35	12,000	2,000	6,000	20,000
70	Saint-Laurent et Adirondack.	19 80	38,839	48,904	15,091	102,834
71	Sydney et Louisbourg.	65 90	35,000	75,500		110,500
72	Rive-Sud, Qué., ci-devant Montréal et Sorel.	44 67	29,070		28,170	57,240
73	Témiscouata.	113 00	9,876		82,164	92,040
74	Tilsonburg, Lac-Erie et Pacifique.	16 00			15,000	15,000
75	Mille-Iles.	4 33			19,908	19,908
76	Vallée de Tobique.	28 00				
77	Toronto, Hamilton et Buffalo.	83 83	107,088	50,544		157,632
78	Comtés-Unis.	61 00	43,732	360	41,316	85,408
79	Victoria et Sydney, C.-B.	16 26			24,128	24,128
		16,270 04	15,846,645	23,299,776	5,354,181	44,500,602

nombre de milles parcourus, etc.—Suite.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées.	Moyenne de vitesse des convois — Milles à l'heure.		Numéro.	Observations.
			Moyenne de vitesse des convois de voyageurs.	Moyenne de vitesse des convois de marchandises.		
47,296	22,685	16,225		20	52	
35,350	8,210	151,722		15	53	
31,239	6,202	23,200	25	15	54	
23,258	87,519	16,389		20	55	
54,029	44,262	18,793	30	20	56	
370,051	88,384	110,252	30	12	57	
32,372	7,188	13,334		15	58	
23,110	1,878	1,077		25	59	
50,768	16,756	13,316	30	20	60	
14,255	3,478	12,984	20	15	61	
53,386	3,097	11,592	17		62	
266,231	128,846	144,390	22	12	63	
357,866	120,318	212,873	25	15	64	
53,159	213,303	7,179	21	21	65	
31,748	8,879	33,574	18		66	
69,025	13,101	10,620	25	17	67	
77,789	140,222	678,350	23	12	68	
20,000	20,817	65,916	25	20	69	
112,277	36,096	96,181	30	20	70	Traction des convois sur le Grand-Tronc, Valleyfield à Ste-Martine, 33 7 milles. sur le Pac. Can. de Ste-Martine à Montréal, 14 10 milles.
115,000	65,977	1,024,636	25	20	71	
57,240	42,936	13,203	30	22	72	
92,040	15,752	23,362	22	16	73	
20,000	9,500	2,579	20	30	74	
19,908	19,485	15,751	20	20	75	
					76	
163,675	65,662	47,057	20	20	77	
86,908	24,757	53,066	30	18	78	Traction des convois sur le Montréal et Atlantique, Sorel à la jonction St-Robert, 5 m.
24,128	26,917	28,788		25	79	
55,786,960	14,810,407	24,266,825				

N° 5—ÉTAT sommaire du transport des marchandises

N ^o Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Tonn'x.	Boiseaux.	Tonn'x.	Nombre.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Albertain	64' 62	40	4	2,033	61	352
2	Albert-Sud	16' 00					
	Embranchement de Harvey	3' 00	100	10			
3	Atlantique et Lac-Supérieur, y compris Baie-des-Chaleurs.	80' 00	1,298	129	350	7	19
	Great-Eastern						
	Vallée de l'Ottawa						
4	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté	4' 00					
	Kingston, Napanee et de l'Ouest.	60' 82	36,530	3,653	155,964	4,289	6,100
5	Berlin et Waterloo (électrique)	2' 75					
6	Brockville, Wesport et Saut-Ste-Marie	45' 00	19,390	1,940	175,388	4,667	7,399
7	Bouctouche et Moncton	32' 00					
8	Calgary et Edmonton	295' 07	21,500	2,150	107,418	2,483	12,746
9	Canada-Atlantique	138' 00	56,590	5,659	91,110	18,221	2,009
	Comtés du Centre	38' 00					
10	Canada-Est	136' 00	57,470	5,747	93,792	1,600	562
11	Canada-Sud	382' 19	1,810,720	181,072	20,866,643	453,941	890,000
	Chemins de fer de l'Etat—						
12	Intercolonial	1,150' 50	822,097	82,209	1,064,385	19,728	64,051
13	Ile du Prince-Edouard	210' 00	25,241	2,524	308,196	5,323	5,681
14	Pacifique Canadien	4,119' 10					
	Lignes affermées—						
	Atlantique et Nord-Ouest	205' 00					
	Ontario et Québec	469' 00					
	Credit-Valley	175' 10					
	Pacifique d'Ontario-Ouest	28' 60					
	Toronto, Grey et Bruce	191' 30					
	Jonction de Guelph	15' 00					
	Saint-Laurent et Ottawa	58' 40					
	Montréal et Ottawa	23' 60					
	Montréal et de l'Ouest	66' 90					
	Montréal et L. Maskinongé	11' 00					
	Nouveau-Brunswick	175' 00					
	N.-Brunswick et Canada	113' 00					
	Saint-Jean et Maine	92' 00					
	Pont de Saint-Jean et ch. de fer de Prolongement	2' 00					
	Frédéricton	22' 40					
	Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest	215' 20					
	Colombie et Kootenay	28' 50					
	Nakusp et Slocan	36' 90					
	Shuswap et Okanagan	51' 00					
	Chemin de fer Alberta, Dunmore à Lethbridge	109' 50					
	Vallée de la Tobique	28' 00					
15	Caraquette	68' 00	7,500	750	5,000	85	40
16	Carillon et Grenville	13' 00	70	7			320
17	Ontario-Central	104' 00	11,908	1,167	197,960	4,949	4,674
18	Central du Nouveau-Brunswick	75' 00	1,500	150			
19	Cie de ch. de f. et de houille, Cumberland	32' 00	9,861	986	40,077	681	35
20	Atlantique du Canada, y compris—						
	Windsor et Annapolis	87' 50					
	Vallée de la Cornwallis	14' 00					
	Yarmouth et Annapolis	37' 00					
	Embranchement Windsor de l'Intercolonial	32' 00					
21	Comté de Drummond	90' 53	22,621	2,262	28,471	484	26
22	Elgin et Havelock	27' 00	6,932	693	26,223	459	1,038
23	Erie et Huron	76' 75	280,323	24,276	339,538	22,678	15,941
24	Esquimalt et Nanaïmo	78' 00	3,040	304	10,600	312	3,382

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

N ^o Numéro.	Observations.	Total du poids transporté.	Tous autres articles.	Articles fabriqués.	Bois de chauffage.		Bois de toutes s.rtes, excepté le bois de chauffage.		Taux.
					Cordes.	Tonn'x.	Pieds.	Tonn'x.	
1	* Y compris 41,360 tonneaux de houille.	43,000	*41,752						120
2		8,375	5						4,180,000
3		956	113	155					15
4		168,102	48,868	27,631	16,435	10,957	64,786	37,020,571	2,440
5		15,067	1,639						1,357
6		*15,568	3,358	4,561					582,233
7	* Y compris marchandises, produits, bilots, écorce, traverses et pierre.	23,001	15,568	1,639					903
8		506,806	170,830	20,341	39,507	18,666	247,126	192,044,214	6,497
9		95,090	30,403	22,216	10,419	8,335	24,515	16,070,940	5,122
10		3,358,563	1,700,614	568,218	47,071	26,150	247,591	125,500,000	190
11									160,056
12		1,379,618	617,270	345,829	22,610	12,920	282,965	226,332,715	9,007
13		46,395		29,957	4,369	2,287	3,293	2,309,418	929
14		4,576,632	979,351	1,072,851	302,140	174,822	835,770	634,990,836	145,623
15		10,234	3,029	550	300	200	5,500	4,000,000	20
16		250	80	78					85
17	* Y compris 11,299 ton. de minerai de fer.	90,754	*14,867	36,025	22,367	12,781	9,042	9,042,000	2,337
18		16,867	3,313		1,020	900	12,384	8,200,000	
19	* Houille.	439,525	*421,293	4,407			12,141	9,720,000	17
20	* Y compris pommes de terre, foin et produits.	210,780	*133,050	35,940	6,330	3,620	23,050	15,366,800	2,377
21		108,935	60,975	4,957	12,682	10,804	27,562	19,415,124	13
22		11,923	365	676	947	1,137	8,404	5,042,400	379
23		115,777	30,379	7,375	649	354	27,434	21,793,000	2,986
24		37,925	22,937	689	4,710	4,239	3,275	4,893,454	698

N° 5—ÉTAT SOMMAIRE du transport des

marchandises pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Farine.		Grain.		Bes	
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.		Nombre.
25	Cie de ch. de fer et pont de Frédéricton et Sainte-Marie	1 33						
26	Grand-Tronc	884 25						
	Grand-Occidental	561 80						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34 78						
	Buffalo et Lac-Huron	162 00						
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erie	172 75						
	Embranch. d'Owen-Sound	12 42						
	London, Huron et Bruce	69 01						
	Jonction de Waterloo	10 25						
	Norfolk-Sud	17 00						
	Wellington, Grey et Bruce	168 13						
	Nord	172 10						
	Simcoe-Nord	33 44						
	Hamilton et Nord-Ouest	173 90						
	Nord et Jonction du Pacifique	111 37						
	Ligne de ceinture de Toronto	12 70						
	Midland	166 78						
	Grande-Jonction	85 40						
	Toronto et Nipissingue	85 00						
	Jonction du Lac-Simcoe	26 50						
	Victoria	53 50						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46 50						
	Cobourg, Blairton et Marmora							
	Union-Jacques-Cartier	6 50						
	Jonction de Montréal et Champlain	61 75						
	Jonction de Beauharnois	19 50						
27	Tunnel de Saint-Clair	2 23						
28	Grand-Nord	38 00	12,530	1,253	24,663	419		
29	Grand-Central du Nord-Ouest	50 93	1,130	113	797,433	23,923	2,328	
30	Hamilton, Grimsby et Electrique de Beamsville	17 00						
31	Hereford	53 30	8,480	848	35,728	633	57	
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	45 00	4,768	458	18,179	320	146	
33	Joggins, m. Cie de h. et de c. de f. du Can.	12 00	2,126	212	14,528	246	13	
34	Kaslo et Slocan	31 80	320	32	2,400	72	184	
35	Kent-Nord	27 00						
	Saint-Louis et Richibouctou	7 00	5,861	586	7,500	2,142	24	
36	Kingston et Pembroke	112 85	9,300	930	30,500	915		
37	L'Assomption	3 00	1,600	164				
38	Lac-Erie et Rivière-Détroit	88 05						
	London et Port-Stanley	23 75	111 80	16,996	1,835	1,025,920	22,388	17,039
39	Lotbinière et Mégantic	23 34				2,057	35	8
40	Manitoba et Nord-Ouest	234 05						
	Saskatchewan et Ouest	15 47	249 97	72,234	7,223	2,812,940	72,884	15,488
41	Vallée de Massawippi		34 00	6,500	650	275,000	5,500	3,700
42	Colonisation de Montford		21 00	1,736	170	975	19	7
43	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est	140 10						
	Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent	61 40	201 50	265,025	26,502	2,066,955	95,399	11,507
44	Parc et Ile de Montréal, électrique		14 43					
45	Montréal, Portland et Boston		40 60	6,080	608	9,906	299	150
46	Montréal et Jonction du Vermont		23 60	386,210	38,621	5,079,103	152,374	637,700
47	Nelson et Fort-Sheppard		59 40	1,500	150	18,150	363	4,260
48	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard		36 00	21,838	2,183	19,669	351	919
49	Parc des Chutes et de la Rivière Niagara, chemin de fer électrique		13 68					

Observations.	Total du poids transporté.	Tous autres articles.	Articles fabriqués.	Bois de chauffage.		Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Numéro.
				Cordes.	Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	
	7,587,148	3,942,970	779,761	118,566	177,849	890,798	445,399,000	351,634
25	29,353	1,058	1,091	1,440	720	1,896	854,700	552
	2,142							
	24,581						5,291,600	676
	105,155						3,089,333	22
	12,516						1,620,275	6
	57,559						202,818	28
	8,970							
	11,426						1,186,000	12
	68,710						18,330,000	
	930						158,000	
	183,801						47,550,000	8,031
	14,958						3,628,000	6
	105,608						4,525,090	6,636
	160,014						40,920,000	730
	3,598						1,229,000	2
	637,890						108,342,453	2,296
							1,552,000	62
	31,972						36,560,000	95,690
	707,664						290,000	330
	18,237							
	22,813						8,081,000	63

Compris dans le chemin de fer Canada-Est.

* Y compris houille, pierre et foin.

* Y compris bois à pulpe et écorce.

* Y comp. 24,000 ton. de matre de cuivre.

* Y c. 19,764 ton. foin.

* Y c. 87,630 do

* Y comp. foin et produits agricoles, aussi minéral et pierre.

N° 5—ÉTAT sommaire du transport des

Nombro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.		Nombre.
50	Pacifique-Nord et Manitoba.....	265 12	7,600	760	3,010,783	87,392	1,491
51	Nosbonsing et Nipissingue.....	5 50					
52	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	74 00	2,856	285			56
53	Cie de ch. de fer de h. et fer de New-Glasgow, mainten. Cie d'acier de la N.-Ecosse.....	12 50	1,660	166	9,600	163	1
54	Montagne-d'Orford.....	26 50	4,981	498	37,251	723	160
55	Chemin de fer électrique d'Oshawa.....	8 50	260	26	9,854	271	
56	Ottawa et Gatineau.....	56 50	11,282	1,128	22,514	647	1,553
57	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.....	164 00	13,660	1,366	157,361	4,406	6,265
58	Colonisation de Parry-Sound.....	48 00					
59	Cie de ch. de f. et Carrières de Philipsburg.....	6 75			1,000	15	
60	Jonction du Pacifique à Pontiac.....	70 60	6,425	643	60,955	1,143	3,518
61	Port-Arthur, Duluth et Ouest.....	85 50					48
62	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.....	253 96	8,649	865	143,828	3,889	3,991
63	Québec et Lac-Saint-Jean.....	281 50	45,680	4,568	60,029	1,201	1,855
64	Basses-Laurentides.....	39 50					
	Québec-Central.....	213 50	113,115	11,311	43,458	1,304	10,500
65	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	30 00	3,363	336	7,503	195	56
66	Salisbury et Harvey.....	45 00	6,104	610	29,098	494	192
67	Ligne Riveraine.....	82 50	5,021	502	10,359	172	321
68	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43 00	388,030	38,803	3,191,500	155,745	637,716
69	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	12 35	799	78	18,967	331	
70	Saint-Laurent et Adirondack.....	19 80	5,300	530	49,160	1,229	365
71	Sydney et Louisbourg.....	65 90	6,000	600			90
72	Rive-Sud, Qué., autrefois Montréal et Sorel.....	44 67			2,220	40	
		113 00	10,524	1,052	16,627	374	206
73	Témiscouata.....	16 00	500	50			510
74	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.....	4 33	1,540	154	4,036	111	1,472
75	Mille-Iles.....	28 00					
76	Vallée de la Tobique.....	83 83	8,245	825	93,845	2,902	75
77	Toronto, Hamilton et Bupalco.....	61 00	18,250	1,825	65,235	1,109	160
78	Comtés-Unis.....	16 26	810	81	9,383	201	977
79	Victoria et Sydney.....						
		16,270 04	11,884,627	1,185,799	120,833,364	3,156,866	4,746,267

marchandises pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.—Fin.

Nombro.	Observations.	Total du poids transporté	Tous autres articles	Articles manufacturés.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Ton'x.	Tons.
					Ton'x.	Pieds.	Cordes.	Ton'x.		
50		166,466	51,850	5,048	820	7,203,000	10,854	4,871	9,742	50
51	Billots et bois de serv.	194,400					194,400			51
52		16,225		7,908	28	4,880,000	7,320	456	684	52
53	*Y compris minerai, houille et fer en g.	151,722	*148,284	1,202	1	1,496,000	1,870	120	240	53
54	*Y c. 7,819 t. b. d pul.	23,200	3,155	6,275	11	8,805,100	9,792	5,841	*7,819	54
55		16,389	9,041	8,697		360,000	630	97	146	55
56	*Bois de pulpe.	18,793	2,470	1,670	495	662,500	994	*2,907	4,362	56
57		110,252	47,136	720	2,514	34,500,000	52,440	918	1,670	57
58		13,334	5,774						7,560	58
59	*Marb., foin, paille.	1,077	*953			175,000	109			59
60	*Bois de pulpe.	13,316	1,806	245	375	1,829,500	2,907	2,065	*3,365	60
61		12,984	2,097	467	30	1,687,758	6,751	2,574	3,861	61
62		11,592	467		1,396	1,100,672	1,395	848	1,271	62
63		144,390	15,054		450	42,684,000	62,166	29,310	52,758	63
64	*Y comp. min., briq., pulpe de bois, chaux, houille, asbest., etc.	212,873	*62,608		2 253	86,470,000	129,705	528	992	64
65	*Y c. plâtre et foin,	7,179	2,732		51	214,650	486	1,180	1,038	65
66	*Y c. 83,244 t. de foin	33,574	*12,614		96	11,261	14,026	2,330	4,353	66
67	*Y comp. b. de pulpe.	10,620	2,379		118	5,525,000	5,525	125	189	67
68	*Y c. 1,008,536 t. hou.	678,350	*301,948		95,698	35,880,000	44,857	602	860	68
69		65,916	*48,673			350,000	984	117	437	69
70		96,181	66,576		182	17,666,439	26,499	79	53	70
71		1,024,636	*1,022,118		68	1,500,000	1,800		50	71
72	*Y compris foin.	13,203	*3,975			250,000	356	174	200	72
73		23,362	4,056		103	8,528,790	10,961	2,742	5,482	73
74	Pour six mois.	2,579	80		45	450,000	646	50	33	74
75		15,751	4,310		589	1,348,571	2,360		8,227	75
76										76
77		47,037	33,879		10	909,726	1,585	711	993	77
78		53,066	15,352		143	16,500,000	24,641	300	192	78
79		28,788	15,160		73	632,000	1,160	5,250	10,500	79
		24,266,825	10,915,022		912,593	2,349,911,610	3,819,559	517,043	858,454	

N° 6.—ÉTAT SOMMAIRE des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Transport des voyageurs.		Transport des marchandises.		Malle-poste et marchandises par messageries.
			\$	c.	\$	c.	
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Albertaine.....	64·62	3,071	88	33,437	42	213 81
2	Albert-Sud.....	19·00	194	10	3,358	84	
3	Atlantique et Lac-Supérieur, comprenant—						
	Baie-des-Chaleurs.....	80·00					
	Grand-Oriental.....	80·00	2,416	59	1,862	94	1,224 78
	Vallée de l'Ottawa.....						
4	Ch. de f. et Cie de nav. de b. de Quinté.....	4·00	19,149	41	79,937	01	8,603 85
	Kingston, Napanee et de l'Ouest.....	60·82					
5	Berlin et Waterloo (Electrique).....	2·75	8,200	00			
6	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.....	45·00	12,513	60	14,679	70	1,405 41
7	Bouctouche et Moncton.....	32·00	3,941	11	9,199	10	14 61
8	Calgary et Edmonton.....	295·07	35,022	70	54,504	06	5,072 52
9	Canada-Atlantique.....	138·00	139,525	61	387,512	04	17,413 52
	Comtés du Centre.....	38·00					
10	Canada-Est.....	136·00	30,753	02	82,646	45	4,287 92
11	Canada-Sud.....	382·19	1,027,436	06	3,281,811	68	169,279 83
	Chemins de fer de l'Etat—						
12	Intercolonial.....	1,150·50	971,426	26	1,788,813	18	*197,400 66
13	Ile du Prince-Edouard.....	210·00	62,358	12	65,391	92	18,338 00
14	Pacifique-Canadien.....	4,119·10					
	Lignes affermees—						
	Atlantique et Nord-Ouest.....	205·00					
	Ontario et Québec.....	469·00					
	Credit-Valley.....	175·10					
	Pacifique d'Ontario-Ouest.....	26·60					
	Toronto, Grey et Bruce.....	191·30					
	Jonction de Guelph.....	15·00					
	Saint-Laurent et Ottawa.....	58·40					
	Montréal et Ottawa.....	23·60					
	Montréal et de l'Ouest.....	66·90					
	Montréal et Lac-Maskinongé.....	11·00					
	Nouveau-Brunswick.....	175·00	4,759,900	46	12,946,016	54	953,111 43
	Nouveau-Brunswick et Canada.....	118·00					
	Saint-Jean et Maine.....	92·00					
	Pont de St-Jean et pr. du ch. de f. Frédéricion.....	2·00					
	Frédéricion.....	22·40					
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.....	215·20					
	Colombie et Kootenay.....	28·50					
	Nakusp et Slocan.....	36·90					
	Shuswap et Okanagan.....	51·00					
	Chemin de fer d'Albertaine, de Dummore à Lethbridge.....	109·50					
15	Caracquette.....	68·00	4,808	49	12,428	66	1,962 10
16	Carillon et Grenville.....	13·00	1,677	67	194	82	
17	Ontario-Central.....	104·00	25,873	30	62,232	53	8,840 83
18	Central du Nouveau-Brunswick.....	75·09	6,178	95	8,506	11	
19	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland.....	32·00	8,374	40	13,896	43	2,260 27
20	Dominion-Atlantic, comprenant—						
	Windsor et Annapolis.....	87·50					
	Vallée de Cornwallis.....	14·00					
	Yarmouth et Annapolis.....	87·00					
	Embranch. de Windsor, Intercolonial.....	32·00					
21	Comté de Drummond.....	90·53	14,774	16	74,117	79	3,904 62
22	Elgin et Havelock.....	27·00	1,389	74	5,739	53	703 62
23	Erie et Huron.....	76·75	40,833	67	61,927	06	6,256 65
24	Esquimalt et Nanaimo.....	78·00	52,439	00	43,931	32	2,939 04
25	Frédéricion et Cie de ch. de fer et pont Ste-Marie.....	1·33	1,294	13	3,545	31	
26	Grand-Tronc.....	884·25					
	Grand-Occidental.....	561·80					
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.....	34·78					
	Buffalo et Lac-Huron.....	162·00					

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Autres sources.	Recettes brutes.		Recettes nettes		Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
	\$	c.	\$	c.				
	62,738	52	99,461	63	115	331·00	1	De Lethbridge à Coutts sur la frontière internationale—la partie de Dummore à Lethbridge, 109·50 milles, est exploitée par le ch. de fer Canadien du Pacifique, sous bail.
			3,552	94	203	63·44	2	
			5,504	31	142	43·77	3	
	2,447	40	110,137	67	141	84·56	4	
			8,200	00	119	12·42	5	
			28,598	71	106	95·88	6	
			13,423	10	91	64·93	7	
			94,599	28	164	136·00	8	
	68,512	10	612,963	27	139	132·92	9	
			4,526	54	157	57·47	10	
	5,986	44	4,484,514	01	148	135·34	11	
			2,957,640	10	98	76·97	12	* Des malles et divers.
	388	50	146,476	54	65	61·17	13	
	1,516,356	56	20,175,384	99	165	140·45	14	Y compris la partie du ch. de fer Alberta et la ligne de la Cie houillère de Dummore à Lethbridge, 109·50 milles.
			19,190	25	112	59·99	15	
			1,872	40	43	29·03	16	
			411	63	121	85·02	17	
			261	67	58	36·63	18	
	*97,461	22	121,992	32	238	160·30	19	* Houille.
	57	74	502,750	85	136	97·96	20	
	321	98	93,118	55	145	100·62	21	
			40	97	78	46·88	22	
			281	50	133	67·01	23	
	4,249	46	103,558	82	34	83·79	24	
			4,839	44	339		25	Recettes des péages : traction par le ch. de fer Canada-Est.

N° 7—ÉTAT sommaire des frais d'exploitation,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.		Service et réparations des locomotives.	
			\$	c.	\$	c.
26	Grand-Tronc—Fin. London, Huron et Bruce..... 69 01 Jonction de Waterloo..... 10 25 Norfolk-Sud..... 17 50 Wellington, Grey et Bruce..... 168 13 Nord..... 172 10 Simcoe-Nord..... 33 34 Hamilton et Nord-Ouest..... 173 90 Nord et Jonction du Pacifique..... 111 37 Toronto, ligne de ceinture..... 12 70 Midland..... 166 78 Grande-Jonction..... 85 40 Toronto et Nipissingue..... 85 00 Jonction du Lac-Simcoe..... 26 50 Victoria..... 53 25 Whitby, Port-Perry et Lindsay..... 46 50 Cobourg, Blairton et Marmora..... Union-Jacques-Cartier..... 6 50 Montréal et Jonction du Lac-Champlain... 61 75 Jonction de Beauharnois..... 19 50	3,146 98	1,978,714 79	3,958,625 22		
27	Tunnel Saint-Clair.....	2 23	7,190 06	49,738 95		
28	Grand-Nord.....	38 00	1,220 00	3,457 91		
29	Grand-Central du Nord-Ouest.....	50 93	6,665 49	6,246 90		
30	Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique).....	17 00	4,352 42	6,480 62		
31	Hereford.....	53 30	21,164 26	24,725 55		
32	Irondale, Bancroft et Ottawa.....	45 00	2,134 66	2,862 60		
33	Joggins, actuellem. Cie de ch.de f. et de houille du Canada.....	12 00	3,217 19	3,717 49		
34	Kaslo et Slocan.....	31 89	23,144 67	7,352 64		
35	Kent-Nord.....	34 00	1,850 00	2,453 50		
36	Kingston et Pembroke.....	112 85	34,375 40	33,742 51		
37	L'Assomption.....	3 00	255 16	893 55		
38	Lac-Erie et Rivière-Détroit..... 88 05 London et Port-Stanley..... 23 66	111 80	31,695 91	45,260 85		
39	Lotbinière et Mégantic.....	23 34	9,577 64	3,127 13		
40	Manitoba et Nord-Ouest..... 234 50 Saskatchewan et Ouest..... 15 47	249 97	63,300 08	48,598 74		
41	Vallée de la Massawippi.....	34 00	27,923 74	47,483 36		
42	Colonisation de Montford.....	21 00	1,165 43	3,294 01		
43	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est... 140 10 Lac-Champlain et Jonction du St-Laurent... 61 40	201 50	68,638 08	129,691 29		
44	Parc et Ile de Montréal (électrique).....	14 43	7,968 71	33,419 35		
45	Montréal, Portland et Boston.....	40 60	12,572 78	13,089 41		
46	Montréal et Jonction du Vermont.....	23 60	17,160 95	40,091 04		
47	Nelson et Fort-Sheppard.....	59 40	16,591 25	6,630 65		
48	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	36 00	7,202 66	4,660 19		
49	Parc des Chutes et de la Riv. Niagara (ch. de f. électrique).....	13 68	2,988 60	3,571 43		
50	Pacifique-Nord et Manitoba.....	265 12	94,912 97	65,575 13		
51	Nosbonsingue et Nipissingue.....	5 50	4,300 00	8,760 00		
52	Central de la Nouvelle-Ecosse.....	74 00	12,742 97	8,680 12		
53	Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de ch. de fer et de houille de New-Glasgow.....	12 50	4,227 69	10,937 64		
54	Montagne-d'Orford.....	26 50	3,782 19	6,260 58		
55	Chemin de fer électrique d'Oshawa.....	8 50	1,728 04	6,304 52		
56	Ottawa et Gatineau.....	56 50	10,823 27	16,096 29		
57	Ottawa, Armprior et Parry-Sound.....	164 00	34,240 72	51,735 68		
58	Colonisation du Parry-Sound.....	48 00	4,669 90	5,585 67		
59	Cie de ch. de fer et de carrières de Philipsburg.....	6 75	350 95	1,410 86		
60	Jonction de Pontiac du Pacifique.....	70 60	17,220 31	12,897 55		
61	Port-Arthur, Duluth et Ouest.....	85 50	3,237 59	2,962 09		
62	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.....	253 96	12,139 92	15,361 73		
63	Québec et Lac-Saint-Jean..... 242 00 Basses-Laurentides..... 39 50	281 50	50,652 12	55,096 15		
64	Québec-Central.....	213 50	65,638 44	63,548 36		

pour l'exercice terminé le 30 juin 1895—Suite.

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.	
						\$
1,176,390 04	4,430,895 38	11,544,625 43	71 09	26		
	32,128 54	89,057 55		27		
	114 74	6,514 06	37 90	28		
	675 70	28,925 64	198 29	29		
	9,368 33	33,588 33	162 26	30		
	2,233 30	58,252 59	55 05	31		
	620 10	7,038 31	15 07	32		
	622 44	9,662 70	55 21	33		
	1,123 68	77,590 33	624 72	34		
	125 00	6,928 50	37 72	35		
	4,544 20	107,144 14	84 31	36		
	9 45	1,989 48	34 43	37		
	8,389 31	140,263 11	63 34	38		
		1,870 50	118 90	39		
	26,489 91	201,334 51	188 90	40		
	14,334 66	133,922 04	71 80	41		
	514 36	7,184 08	51 49	42		
	16,456 86	331,529 62	89 55	43		
	8,130 89	55,878 81	131 00	44		
	4,041 38	38,442 95	56 81	45		
	26,514 12	107,625 81	64 41	46		
	793 80	34,651 16	143 83	47		
	643 55	14,777 77	43 45	48		
	3,616 10	36,271 47	118 50	49		
	15,068 39	268,622 54	120 25	50		
	3,275 00	25,315 20	214 35	51		
	100 00	28,140 82	60 02	52		
	153 93	16,657 96	105 76	53		
	99 24	13,425 47	43 29	54		
	462 33	16,700 35	71 80	55		
	3,628 95	45,389 04	99 85	56		
	4,996 17	130,011 96	55 14	57		
	289 57	13,930 50	49 34	58		
		3,144 63	167 44	59		
	3,654 56	44,943 32	88 99	60		
	242 94	12,199 76	94 28	61		
	2,723 13	40,615 16	76 26	62		
	10,040 33	184,054 18	86 84	63		
	23,574 87	254,874 48	75 70	64	*Locomotives et pouvoir (électrique).	

N° 7—ÉTAT SOMMAIRE des opérations de l'année.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.		Service et réparations des locomotives.	
			\$	c.	\$	c.
65	Québec, Montmorency et Charlevoix.....	30 00	8,822	22	12,540	59
66	Salisbury et Harvey.....	45 00	8,082	45	6,758	19
67	Ligne Riveraine.....	82 50	10,178	77	6,896	24
68	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43 00	20,924	90	16,810	09
69	Sainte-Catherine et Niagara-Central.....	12 35	6,808	83	5,902	00
70	Saint-Laurent et Adirondack.....	19 80	8,463	07	24,828	40
71	Sydney et Louisbourg.....	65 90	18,007	05	32,860	63
72	Rive-Sud, autrefois Montréal et Sorel.....	44 67	6,491	11	9,967	21
73	Témiscouata.....	113 00	21,996	45	15,650	04
74	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.....	16 00	1,176	00	1,980	00
75	Mille-Iles.....	4 33	2,146	60	4,052	74
76	Vallée de la Tobique.....	28 00				
77	Toronto, Hamilton et Buffalo.....	83 83	5,251	20	23,554	89
78	Comtés-Unis.....	61 00	7,618	67	14,583	59
79	Victoria et Sydney, C.-B.....	16 26	5,828	49	7,509	61
		16,270 04	7,370,718	39	11,194,857	28

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896—Fin.

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.		Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
	\$	c.				
3,317 09	11,070 44	35,750 34	68 70	65		
1,115 79	5,105 49	21,061 92	73 68	66		
1,826 11	9,423 95	28,325 07	41 34	67		
5,004 93	15,795 76	58,535 68	75 24	68		
1,167 43	11,760 36	25,638 62	128 18	69		
1,391 89	40,476 94	75,160 30	73 08	70		
10,044 99	86,922 62	147,835 29	133 78	71		
648 22	15,833 62	32,940 16	57 54	72		
3,645 54	16,453 21	57,745 24	62 73	73		
	460 00	3,616 00	24 10	74		
537 75	5,914 82	12,651 91	63 55	75		
				76		
1,354 83	30,266 94	60,427 86	38 33	77		
5,173 77	12,605 11	39,981 14	46 81	78		
	7,018 71	20,356 81	84 41	79		
3,121,056 20	13,356,022 65	35,042,654 52			Pour six mois, du 1er janvier 1897 au 30 juin 1896.	

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

N ^o 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 ch. de fer et de houille d'Alberta	64 62					
2	Albert-Sud 16 00; embranchement d'Harvy 3 00	19 00					
3	Atlantique et Lac-Supérieur, comprenant—						
	Baie-des-Chaleurs	80 00					
	Grand-Oriental						
	Vallée de l'Ottawa						
4	Cie de ch. de f. et de nav. de la Baie de Quinté	4 00					
	Kingston, Napanee et de l'Ouest	60 82	Voyageur		1		
5	Berlin et Waterloo (électrique)	2 75					
6	Brockville, Westport et Saint-Sainte-Marie	45 00					
7	Bouctouche et Moncton	32 00					
8	Calgary et Edmonton	295 07					
9	Canada-Atlantique	138 00					
	Comtés du Centre	38 00					
10	Canada-Est	136 00					
11	Canada-Sud	359 24					
	Sarnia Chatham et Erie	7 00					
	Leamington et Saint-Clair	15 95					
12	Chemins de fer de l'Etat—						
	Intercolonial	1,150 50					
13	Ile du Prince-Edouard	210 00					
14	Canadien du Pacifique	6,211 50					
15	Carquette	68 00					
16	Carillon et Grenville	13 00					
17	Ontario-Central	104 00					
18	Central du Nouveau-Brunswick	75 00					
19	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland	32 00					
20	Dominion-Atlantique, comprenant—						
	Windsor-Annapolis	87 50					
	Vallée de Cornwallis	14 00					
	Yarmouth et Annapolis	87 00					
	Enbranch. de Windsor, Intercolonial	32 00					
21	Comté de Drummond	90 53					
22	Elgin et Havelock	27 00					
23	Erie et Huron	76 75					
24	Esquimalt et Nanaimo	78 00					
25	Frédéricton et Cie du ch. de f. et du pont de Ste-Marie	1 33					
26	Grand-Tronc	3,146 98					
27	Tunnel Saint-Clair	2 23					
28	Grand-Oriental	38 00					
29	Grand-Central du Nord-Ouest	50 93					
30	Hamilton, Beamsville et Grimsby (électrique)	17 00					
31	Hereford	53 30					
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	45 00					
33	Joggins, maint. Cie de ch. de fer et de charb. du Can.	12 00					
34	Kaslo et Slokan	31 80					
35	Kent-Nord	27 00					
	Saint-Louis et Richibouctou	7 00					
36	Kingston et Pembroke	112 85					
37	L'Assomption	3 00					
38	Lac-Erie et Rivière-Détroit	88 05					
	London et Port-Stanley	23 75					
39	Lotbinière et Mégantic	23 34					
40	Manitoba et Nord-Ouest	234 50					
	Saskatchewan et Ouest	15 47					

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

N ^o numéro.	A l'ouvrage ou sur la voie, formation des trains.		Sortant le 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.		N ^o numéro.
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
1																			1
2																			2
3																			3
4																		1	4
5																			5
6																			6
7																			7
8																			8
9																			9
10																			10
11																			11
12																			12
13																			13
14																			14
15																			15
16																			16
17																			17
18																			18
19																			19
20																			20
21																			21
22																			22
23																			23
24																			24
25																			25
26																			26
27																			27
28																			28
29																			29
30																			30
31																			31
32																			32
33																			33
34																			34
35																			35
36																			36
37																			37
38																			38
39																			39
40																			40

N° 9.—VOIES FERRÉES appartenant à des propriétaires de mine de houille et de fer,
pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Nom.	Longueur de la voie.		Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
	Milles.	Pieds.				
NOUVELLE-ÉCOSSE.						
Cie houillère d'Acadie.....	3 00	4 8½	2	25	Connu comme C.F. des Mines d'Albion. Raccordant la houillère de Drummond avec le chemin de fer Intercolonial et le quai de Granton, havre de Pictou, N.-E. De la station de Londonderry sur le C.F.I. aux mines d'Acadie, avec embranchem. Des Mines de l'Est à la gare des Mines de l'Est, avec embranchements. Des ateliers aux Mines de l'Ouest avec em- branchements.	
Cie houillère Intercoloniale....	8 00	4 8½	4	268		
Cie de fer de Londonderry... {	5 75	4 8½	2	26		
	4 50	4 8½	.....	.....
	7 00	3 1	2	27		
	28 25		10	346		
CAP-BRETON.						
Association générale des mines de Londres, Angleterre— Mines de Sydney.....	5 15	4 8½	4	241	Cette voie ferrée est utilisée pour fins de charbonnage seulement.	
Cie houillère du Canada—						
Ligne principale.....	40 00	4 8½	10	727		
Embranchement Victoria....	5 00	4 8½	1	150		
do Caledonia....	1 00	4 8½	1	119		
Baie-Glacée.....	50	4 8½	1	69		
Réserve.....	10 00	3 0	4	223		
Gowrie.....	1 50	4 6	2	150		
	63 15		23	1684		

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 10—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.												
Albert (maintenant Salisbury et Harvey).....	*	29,665	45									
Albert-Sud.....							50,460	00				
Atlantique et Nord-Ouest.....							a	1,422,000	00			
Baie-des-Chaleurs.....							620,000	00				
Bellefleur et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc).....							21,888	00				
Jonction de Beauharnois.....							62,400	00				
Brantford, Waterloo et Lac-Erie (maint. Toronto, Hamilton et Buffalo).....							57,600	00				
Brookville, Westport et Saut-Sainte-Marie.....							105,200	00				
Bouchouche et Moncton.....							101,600	00				
Canada-Atlantique.....							1,525,250	00				
Canada-Central.....							b	366,839	84			
Canada-Est (ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick).....							56,079	833	27			
Canadien du Pacifique.....							80,000	00				
do Revelstoke au Lac-Lafleche.....							224,000	00				
Caraqueette.....							+	226,012	54			
Central du Nouveau-Brunswick.....							156,800	00				
Cobourg, Northumberland et Pacifique.....							88,800	00				
Colombie et Kootenay.....							44,800	00				
Vallée de la Cornwalis (maintenant Windsor et Annapolis).....							39,850	00				
Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland.....							297,920	00				
Comité de Drummond.....							15,360	00				
Cie de chaux du Canada (maintenant dans Hereford).....							c	82,652	82			
Elgin et Havelock.....							96,000	00				
Erie et Huron.....							750,000	00				
Esquimaux et Nanaimo.....							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-Erie, embranchement d'Owen-Sound.....							39,744	00				
Grand-Oriental.....							104,345	00				
Grand-Nord (section de Vallée d'Ottawa exclusivement).....							297,088	00				
Jonction de Guelph.....							46,000	00				
Embranchement de Harvey.....							5,553	57				
Hereford.....							155,200	00				
Intercolonial.....							55,267,044	63				

* \$14,665.45 de lisses. + Y compris \$83,612.54 de lisses aux chemins de fer Saint-Martin et Uplam. a Payable en versements semi-annuels de \$85,550 chacun pour 20 ans, du 1er juillet 1890. b Y compris \$24,439.84, lisses à l'embranchement de Chatham. c Y compris \$44,252.82 de lisses.

N° 10—ÉTAI indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—Suite.

Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.	
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL—Suite.												
International (Atlantique et Nord-Ouest) C.C.P.												
Iroquois, Bancroft et Ottawa.							156,800 00					
Joggins (maintenant Compagnie de charbon et de ch. de fer du Canada)							160,000 00					
Kent-Nord.			58,334 27				37,500 00					
Kingston, Napanee et de l'Ouest.							208,732 80					
Kingston et Pembroke.							48,000 00					
L'Assomption.							11,200 00					
Lac-Érie et Rivière-Détroit.							338,731 00					
Colonisation du Lac-Témiscaamingue.							310,335 95					
Leamington et Saint-Clair (maintenant dans le Canada-Sud).							51,200 00					
Lorbinière et Miganic.							95,000 00					
Basses-Laurentides.							217,600 00					
Midland de la Nouv.-Écosse (ci-dev. Vallée de la Steviacke et Lausdowne).							300,000 00					
Colonisation de Montfort.							67,200 00					
Montréal et Lac-Maskinongé.							41,280 00					
Montréal et Jonction de Champlain.							103,600 00					
Montréal et Ottawa.							192,000 00					
Montréal et Sorel (maintenant de la Rivière-Sud).							93,757 57					
Montréal et Ouesl.							361,270 00					
Nakusp et Slocan.							121,600 00					
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.							113,440 00					
Cie de houille et de fer de New-Glasgow.							39,840 00					
Nord et Jonction du Pacifique.							1,320,000 00					
Central, Nouvelle-Ecosse.							235,200 00					
Sud, Nouvelle-Ecosse.							240,000 00					
Ontario, Belmont et du Nord.							32,000 00					
Ontario et Québec.							196,000 00					
Montagne-d'Orford.							84,800 00					
Oshawa.							22,400 00					
Oshawa, Amprior et Parry-Sound.							434,400 00					
Ottawa et Vallée de la Gaienne.							284,128 00					
Vallée de l'Ottawa (formant partie du Grand-Nord).							21,600 00					
Colonisation de Parry-Sound.							192,000 00					
Cie de chemin de fer et carrières de la Jonction de Phillipsburg.							21,600 00					
Jonction de Pontiac du Pacifique.							183,578 00					
Pontiac et Renfrew.							13,600 00					

+ Lisses, \$58,334.27.

Port-Arthur, Duluth et Ouest.							271,200 00					
Ile du Prince-Edouard.							8,750 565 38					
Québec et Lac-Saint-Jean.							1,006,713 80					
Québec-Central.							343,542 00					
Québec, Montmorency et Charlevoix.							96,000 00					
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.							4954,000 00					
do do Montréal à Québec.							1,500,000 00					
do do Montréal à Ottawa.							41,440,000 00					
Sainte-Catherine et Niagara-Central.							38,400 00					
Saint-Louis et Richibouctou.							22,400 00					
Point de la Saint-Jean et prolongement de chemin de fer.			433,900 00									
Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup.												
Saint-Laurent et Adirondack.							65,001 60					
Compagnie de Tunnel de Saint-Clair.							375,000 00					
Saint-Stephen et Milltown.							11,200 00					
Shuswap et Okanagan.							163,200 00					
Norfolk-Sud.							54,400 00					
Sydney et Louisbourg.							87,808 00					
Témiscouata.							644,950 00					
Mille-Iles.							24,400 00					
Tilsenburg, Lac-Érie et Pacifique.							51,200 00					
Vallée de la Tobique.							134,016 00					
Toronto, Grey et Bruce.							14,636 00					
Comtés-Unis.							204,800 00					
Jonction de Waterloo.							32,800 00					
Pacifique d'Ontario-Ouest.							60,000 00					
Comtés de l'Ouest (maintenant Dominion-Atlantique).							500,000 00					
Windsor et Annapolis (maintenant Dominion-Atlantique).							1,193,369 00					
+ Le gouvernement fédéral paye au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants.										15,964,533 05		137,966,144 63
GOUVERNEMENT D'ONTARIO.												
Brantford, Norfolk et Fort-Burwell, Grand-Tronc.							68,000 00					
Canada-Atlantique.							270,000 00					
Canada-Central.							1,479,000 00					
Canada-Sud.							147,858 65					
Ontario-Central.							126,500 00					
Cobourg, Blairton et Marmora.			26,000 00				18,740 00					
Credit-Valley.							531,000 00					
Prie et Huron.							83,000 00					
Grande-Jonction et Belleville et Hastings-Nord.							924,630 00					
Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erie.							336,000 00					
Hamilton et Nord-Ouest.							565,020 00					
Irontide, Bancroft et Ottawa.							133,000 00					
Kingston et Pembroke.							436,433 00					
Kingston, Napanee et Ouesl.							90,000 00					
London, Huron et Bruce.							178,030 00					
Midland.							168,350 00					
Montréal et Ottawa.							100,000 00					
Nord.							196,188 00					

N° 10—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1895.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.	Boni.		Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.		Total.
		\$	c.		\$	c.		\$	c.	
ONTARIO.										
Deseronto	Cie de navig. de la Baie-de-Quinté.									
Ville de Brockville	Brockville, Westport et Saint-Ste-Marie.						5,000 00			
Elizabethtown	do					36,000 00				
En arrière de Yonge et Escoth.	do					7,000 00				
do	do					15,800 00				
Bastard et Burgess	do					5,000 00				
Crosby-Sud	do					28,000 00				
Village de Newboro'	do					6,000 00				
Crosby-Nord	do					4,000 00				
	do					15,000 00				
Diverses municipalités.	Buffalo et Lac-Huron.						116,000 00		30,000 00	
Renfrew	Canada-Central, mainten. C. du P.						968,000 00		7,500 00	
Horton	do								5,000 00	
Admaston	do									42,500 00
Comté d'Elgin	Canada-Sud					200,000 00				
Township de Townsend	do					30,000 00				
do	do					15,000 00				
do	do					15,000 00				
Ville de Saint-Thomas	do					23,000 00				
Township de Malden	do					15,000 00				
Ville d'Amherstburg	do					15,000 00				
Norwich-Sud	do					7,500 00				
Saut-Sainte-Marie.	Canadien du Pacifique						322,500 00			
Nordumberland et Durham	Cobourg, Elairton et Marmora.						20,000 00			
Hawkesbury-Ouest	Comtés du Centre.					15,000 00				113,500 00
Vankleek-Hill	do					1,200 00				
Dalkeith	do					1,800 00				
Rockland	do					6,000 00				
Clarence	do					1,000 00				24,000 00
Village de Trenton	Ontario-Central					10,000 00				
Village de Wellington	do					2,500 00				
Ville de Picton	do					21,000 00				
Comté de Prince-Edouard.	do					60,000 00				93,500 00

N° 10—ÉTAPE indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—Suite.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.		Total.	
		\$	c.				\$	c.		
ONTARIO—Suite.										
Ville de Cobourg et autres municipalités.	Cobourg, Northumberland et Pacif. Credit-Valley									
Comté d'Oxford.	do				200,000 00					
do de Wellington.	do				135,000 00					
do de Waterloo.	do				110,000 00					
do de Peel.	do				75,000 00					
do d'Halton.	do				70,000 00					
Cités de Toronto	do				350,000 00					
do Saint-Thomas.	do				50,000 00					
Ville de Milton.	do				30,000 00					
do de Brampton.	do				20,000 00					
do d'Ingersoll.	do				10,000 00					
do d'Orangeville.	do				15,000 00					
Village de Streetsville.	do				20,000 00				1,085,000 00	
Comté de Kent.	Erie et Huron				155,000 00					
Ville de Chatham	do				30,000 00					
do de Sarnia.	do				16,000 00					
do de Dresden.	do				20,500 00					
do de Blenheim.	do				11,000 00					
Village de Wallaceburg.	do				11,000 00					
Township de Sombra.	do				14,000 00					
do de Woodhouse	Grand-Tronc, Bate-Georgienne et Lac-Erie.								257,500 00	
Ville de Simcoe.	do				15,000 00					
Township de Norwich-Sud.	do				10,000 00					
do de Nord.	do				40,000 00					
Ville de Woodstock.	do				25,000 00					
Township d'Oxford-Est.	do				25,000 00					
do de Woodstock.	do				60,000 00					
Ville de Woodstock.	do				190,000 00					
do de Stratford.	do				40,000 00					
Comté de Perth.	do				40,000 00					
Township de Mornington.	do				10,000 00					
do d'Elmra.	do				15,000 00					
Ville de Listowel.	do				10,000 00					
Township de Wallace.	do									
Ville de Palmerston.	do				30,000 00					
Township de Minto.	do				25,000 00					
Ville de Harriston.	do				20,000 00					
Township de Normanby.	do				80,000 00					
do de Bentinck.	do				65,000 00					
do de Braant.	do				20,000 00					
do d'Elferslie.	do				45,000 00					
do d'Arran.	do				45,000 00					
do d'Amabel.	do				43,000 00					
do de Keppel.	do				32,000 00					
do d'Albemarle.	do				10,000 00					
Ville de Mount-Forest.	do				22,000 00					
Township d'Evermont.	do				60,000 00					
do de Glenelg.	do				20,000 00					
Ville de Durham.	do				32,000 00					
Ville d'Owen-Sound.	Grand-Tronc, embr. d'Owen-Sound.								920,000 00	
Township de Sarawak.	do				7,500 00					
do de Keppel.	do				3,000 00					
Cité de Belleville.	Grande-Jonction.									
Village de Sterling.	do				150,000 00					
Township de Rawdon.	do				5,000 00					
do de Seymour.	do				15,000 00					
do de Percy.	do				35,000 00					
do d'Asphodel.	do				8,000 00					
Cité de Guelph.	Jonction de Guelph.									
Comté de Frontenac.	Kingston et Pembroke				170,000 00					
Cité de Kingston.	do				318,000 00					
Village de Renfrew.	do				3,000 00					
Cité de Kingston et autres municipa- lités.	Kingston, Smith's Falls et Ottawa. Hamilton et Nord-Ouest.									
Cité d'Hamilton.	do				99,733 00					
Village de Georgetown.	do				11,289 00					
Comté de Peel.	do				30,374 00					
Ville de Collingwood.	do				354,007 00					
Township d'Innisfil.	do				12,084 00					
do de Woodhouse.	do				22,592 00					
do d'Adjala.	do				20,740 00					
do d'Essex.	do				2,500 00					
do de Tossoronto.	do				10,000 00					
do de Malheur.	do				5,000 00					
Village d'Alliston.	do				10,000 00					
Township de Notawasaga.	do				20,886 00					
Cité d'Hamilton.	Hamilton, Grimsby et Beausville.								599,805 00	
Township de Saltfleet.	do				20,000 00					
					3,000 00					
									50,000 00	
									20,000 00	
									213,000 00	
									85,500 00	
									920,000 00	
									491,000 00	
									361,500 00	
									213,000 00	
									50,000 00	
									20,000 00	
									213,000 00	
									491,000 00	
									361,500 00	
									213,000 00	
									50,000 00	
									20,000 00	
									213,000 00	
									491,000 00	
									361,500 00	
									213,000 00	
									50,000 00	
									20,000 00	
									213,000 00	
									491,000 00	
									361,500 00	
									213,000 00	
									50,000 00	
									20,000 00	
									213,000 00	
									491,000 00	
									361,500 00	
									213,000 00	
									50,000 00	
									20,000 00	
									213,000 00	
									491,000 00	
									361,500 00	
									213,000 00	
									50,000 00	
									20,000 00	
									213,000 00	
									491,000 00	
									361,500 00	
									213,000 00	
									50,000 00	
									20,000 00	
									213,000 00	
									491,000 00	
									361,500 00	
									213,000 00	
									50,000 00	
									20,000 00	
									213,000 00	
									491,000 00	
									361,500 00	
									213,000 00	
									50,000 00	
									20,000 00	
									213,000 00	
									491,000 00	
									361,500 00	
									213,000 00	
									50,000 00	
									20,000 00	
									213,000 00	
									491,000 00	
									361,500 00	
									213,000 00	
									50,000 00	
									20,000 00	
									213,000 00	
									491,000 00	
									361,500 00	
									213,000 00	
									50,000 00	
									20,000 00	
									213,000 00	
									491,000 00	
									361,50	

N° 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.		Total.		Boni.	Total.		Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.	
		\$	c.	\$	c.		\$	c.			\$
ONTARIO— <i>Suite.</i>											
Township de Malakide.....	Tilsenburg, Lac-Erié et Pacifique..					4,000 00					
do de Houghton.....	do do do					3,000 00					
Ville de Tilsenburg.....	do do do					10,000 00					
Village de Vienna.....	do do do					3,000 00		55,000 00			
Cité de Toronto.....	Toronto et Nipissingue.....					150,000 00					
Township de Scarborough.....	do do do					10,000 00					
do de Markham.....	do do do					30,000 00					
do d'Uxbridge.....	do do do					50,000 00					
do de Scott.....	do do do					10,000 00					
do de Brock.....	do do do					50,000 00					
do d'Eldon.....	do do do					44,000 00					
do de Bexley.....	do do do					15,000 00					
do de Somerville.....	do do do					15,000 00					
Townships de Luxton, Digby et Langford.....	do do do					12,500 00					
Ville d'Uxbridge.....	do do do					2,000 00		388,500 00			
Township d'Albion.....	Toronto, Grey et Bruce.....					40,000 00					
do de Caledon.....	do do do					45,000 00					
do de Mono.....	do do do					45,000 00					
do d'Amaranth.....	do do do					30,000 00					
do d'Arthur.....	do do do					35,000 00					
Ville d'Orangeville.....	do do do					15,000 00					
do de Mount-Forest.....	do do do					20,000 00					
Cité de Toronto.....	do do do					350,000 00					
Comté de Grey (Groupe).....	do do do					300,000 00					
Ville d'Owen-Soud.....	do do do					5,000 00					
Township de Minno.....	do do do					15,000 00					
do de Howick.....	do do do					35,000 00					
do de Gorrie et Wroxeter.....	do do do					5,000 00					
Village de Teeswater.....	do do do					5,000 00					
Township de Cullross.....	do do do					85,000 00					
do de Turnbury.....	do do do					5,000 00		988,000 00			
Ville de Brantford.....	Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié.....					25,000 00			25,000 00		

Ville d'Oakland.....	do do do					9,000 00				
do de Waterloo.....	do do do					5,000 00				
Cité d'Hamilton.....	do do do					225,000 00				
Township de Grimsby-sud.....	do do do					4,000 00		268,000 00		
Ville de Lindsay.....	Victoria.....					85,000 00				
Village de Fenelon-Falls.....	do do do					25,000 00				
Township de Verulam et Somerville.....	do do do					22,000 00				
County de Haliburton.....	do do do					54,000 00		186,000 00		
Township de Woolwich.....	Jonction de Waterloo.....					28,000 00				
Village d'Elmira.....	do do do					7,000 00				
do de Saint-Jacob.....	do do do					10,000 00		47,000 00		
Fergus.....	Wellington, Grey et Bruce.....					2,000 00				
Peel.....	do do do					10,000 00				
Elora.....	do do do					40,000 00				
Napayboro.....	do do do					10,000 00				
Nichol.....	do do do					40,000 00				
Wallace.....	do do do					10,000 00				
Minno.....	do do do					35,000 00				
Bruce.....	do do do					65,000 00				
Howick.....	do do do					278,000 00				
Listowel.....	do do do					20,000 00				
Grey.....	do do do					15,000 00				
Elma.....	do do do					35,000 00				
Morris.....	do do do					30,000 00				
W. Wawanosh.....	do do do					18,000 00				
Ashfield.....	do do do					10,000 00				
Turnbury.....	do do do					28,000 00				
Kincardine.....	do do do					5,000 00				
London.....	Pacifique d'Ontario-Ouest.....							682,000 00		
Ville de Whitby.....	Whitby, Port-Perry et Lindsay.....							25,000 00		
Township de Whitby.....	do do do									
do de Reach.....	do do do									
do de Scugog.....	do do do									
Comté de Victoria.....	do do do									
Village de Port-Perry.....	do do do									
Manufacturing Co.....	do do do									
QUÉBEC.								222,004 93		
Caplin.....	Baie-des-Chaleurs.....									
New-Richmond.....	do do do									
Maria.....	do do do									
Carleton.....	do do do									
Nouvelle et Shoobred.....	do do do									
								10,069,142 78		749,500 00

N° 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités, le 30 juin 1896.

SOMMAIRE.

	Prêt.		Total.		Boni.		Total.		Souscription d'actions ou d'obligations.		Total.		Grand total.		
	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	
<i>Gouvernements.</i>															
Fédéral.....	15,964,533	05			138,145,441	67							154,109,974	72	
Ontario.....	26,000	00			7,306,538	24							7,332,538	24	
Québec.....	3,722,956	00			12,409,007	58							16,131,963	58	
Nouveau-Brunswick.....					4,169,728	90			300,000	00			4,469,728	90	
Nouvelle-Ecosse.....					2,376,116	53							2,376,116	53	
Manitoba.....	1,855,934	27			770,677	50							2,626,611	77	
Colombie-Britannique.....					37,500	00							37,500	00	
			21,569,423	32			165,215,010	42						187,084,433	74
<i>Municipalités.</i>															
Ontario.....	513,000	00			10,069,142	78			749,500	00			11,331,642	78	
Québec.....	2,434,000	00			482,074	00			1,393,000	00			4,309,074	00	
Nouveau-Brunswick.....	23,000	00			273,500	00			60,000	00			356,500	00	
Nouvelle-Ecosse.....					261,685	00							261,685	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	
			2,970,000	00			11,744,501	78					2,202,500	00	
			24,645,523	32			176,959,512	20					2,502,500	00	
														204,001,435	52

PARTIE VII.

RAPPORT DE LA COMMISSION AMÉRICAINE DES VOIES DE GRANDE NAVIGATION

RAPPORT DE LA COMMISSION AMÉRICAINE DES VOIES DE GRANDE NAVIGATION.

Le 8 février 1895, le sénateur William F. Vilas présenta la résolution conjointe suivante, autorisant une enquête préliminaire au sujet des voies de grande navigation entre l'océan et les grands lacs, et pourvoyant à la nomination de commissaires à cette fin :

“ Résolu par le sénat et la chambre des représentants des États-Unis d'Amérique assemblés en congrès, Que le président des États-Unis est autorisé à nommer, immédiatement après l'adoption de la présente résolution, trois personnes qui auront le pouvoir de se réunir et de conférer avec toute semblable commission que le gouvernement de la Grande-Bretagne ou du Canada pourrait nommer, et qui devront s'enquérir et faire rapport s'il est possible de construire des canaux qui permettent aux navires du commerce maritime d'aller et venir entre les grands lacs et l'océan Atlantique, à l'aide d'une suffisante quantité d'eau pouvant être contrôlée et continuellement utilisée; indiquer les endroits où ces canaux pourraient être le plus convenablement placés, et leur coût probable, avec prévisions en détail; et, dans le cas où quelque partie du réseau serait construite en territoire canadien, quels règlements, ou conventions de traité, seront nécessaires entre les États-Unis et la Grande-Bretagne pour que le peuple de ce pays ait en tout temps librement accès à ces canaux; et généralement exposer tous les faits et considérations nécessaires se rapportant à l'établissement et à l'usage de voies de grande navigation entre les grands lacs et l'océan Atlantique.

Les commissaires ainsi nommés serviront sans rémunération aucune, mais leurs frais de voyages réels et autres dépenses nécessaires, n'excédant pas dix mille dollars en tout, leur seront payés, et à cette fin est par le présent affectée la dite somme de dix mille dollars ou ce qu'il pourra en falloir. Le président pourra, à son gré, nommer un officier de la marine des États-Unis ou de l'armée l'un des dits commissaires.”

Cette résolution ayant passé au sénat (*S. Res. 130*), M. Wise en fit l'objet d'un rapport favorable du comité du commerce entre États et étranger à la chambre; puis elle fut incorporée dans le *Sundry civil appropriation bill* et devint loi le 2 mars 1895 (*U. S. Pub. Doc. 122, p. 44*). Le 4 novembre, le président annonça que conformément à la loi il avait nommé commissaires James B. Angell, d'Ann-Arbor, Mich.; John E. Russell, de Leicester, Mass., et Lyman E. Cooley, I.C., de Chicago, Ill.

Peu après le gouvernement nomma commissaires: Oliver A. Holland, M.P.P., de Toronto; Thomas C. Keefer, I.C., d'Ottawa, et Thomas Monro, I.C., de Coteau-Landing.

La commission des États-Unis se réunit à Détroit le 13 janvier 1896, et s'organisa avec M. Angell pour président et M. Russell pour secrétaire. Cette date et ce lieu de réunion avaient été choisis à cause de l'assemblée annuelle de la société des voituriers des lacs (*Lake Carriers Association*). Une semaine se passa à recevoir le témoignage des armateurs, patrons et marchands présents à cette assemblée.

Le 18 janvier eut lieu une assemblée conjointe des commissions américaine et canadienne.

La commission américaine a, dans la limite de ses moyens, élaboré un plan de l'ouvrage à faire pour atteindre le but de la loi. Les pièces à l'appui de rapports détaillés, les dessins, les cartes et le rapport sur les études techniques montreront ce qui a été fait. Les matériaux découverts partout où les recherches ont porté sont de bien plus grande importance qu'on ne le conjecturerait, et la commission s'est trouvée directement portée à soumettre des recommandations au sénat.

La commission canadienne a fournis tous les documents (dont beaucoup de grande importance) que contenaient les bureaux publics du dominion; elle a cordialement répondu à toutes les demandes de renseignements, et elle a fait sur la route du lac Saint-François au lac Champlain par la rivière Richelieu, des études dont les

résultats ont été soumis à notre commission. L'examen de la statistique du mouvement de navigation des lacs—mouvement qui augmente avec une rapidité dont ne se rendent guère compte que ceux qui y prennent part—doit porter l'homme d'Etat à poser la question et voir quelle aide le gouvernement peut prêter pour développer un commerce intérieur d'un tel avantage direct pour tout le pays.

Les plus profonds changements économiques des temps modernes ont été amenés par les améliorations du transport. Celles-ci ont commencé par de petits canaux, pour se continuer plus tard (dans la première moitié du siècle) par la construction de chemins de fer, et ont toujours été en augmentant jusqu'à l'époque actuelle.

La voie ferrée de nos jours est au transport d'il y a trente ans à peu près ce que celui-ci était à la diligence et à la voiture de roulage du premier quart du siècle. L'emploi général de l'acier a donné au transport par chemin de fer une efficacité et une sûreté qui dépassent de beaucoup même les prédictions des enthousiastes. D'un autre côté, on peut dire que l'utilisation du même métal dans la construction des navires date de 1878, puisque cette année-là moins de 2 pour 100 d'acier sont entrés dans la construction des bâtiments de mer en Angleterre. De moindres inventions dans le perfectionnement des machines à vapeur marines et des locomotives ont accompagné les changements plus grands, et ont eu pour résultats d'affecter les moyens d'existence et les échanges de l'univers entier, et d'élargir grandement la ligne de séparation entre les peuples qui font des progrès et ceux qui n'en font pas.

On peut dire que dans la première partie du siècle chaque pays dépendait de sa propre agriculture pour la subsistance de sa population; les états ou les sociétés isolés par la distance ou par des chaînes de montagnes pouvaient souffrir de la famine. La valeur d'un boisseau de blé récolté dans le lointain ouest du lac Supérieur et maintenant consommé par des fileurs de coton dans le Lancashire, à 5,000 milles du champ de sa production, pouvait être absorbée par un charroi de 100 milles.

Aujourd'hui les provisions réunies de l'univers constituent l'offre visible de tous les jours; on en connaît la quantité dans toutes les villes, et l'on est parfaitement au fait de son accessibilité.

En 1869 eut lieu l'ouverture du canal de Suez, qui amena l'Est en concurrence avec la civilisation occidentale en réduisant à 30 jours un voyage de 6 à 8 mois, annihilant virtuellement la valeur de la flotte de bâtiments à voiles précédemment employée, et imposant la nécessité de raccorder d'anciens systèmes de distribution ainsi que le capital et le travail s'y rattachant.

Une partie de l'effet qu'a eu cette redistribution du commerce du monde sur les affaires de ce pays peut se voir dans la réduction d'environ $\frac{75}{100}$ pour 100 des prix de transport pour le grain, et dans le fait que de 1881 à 1885 l'Inde a pu jeter sur les marchés de l'Europe à peu près 34,000,000 de boisseaux de blé par année. On peut juger de l'importance du changement où trouble commercial dans la réduction des valeurs par le fait que le commerce de l'Inde avec l'étranger, qui en 1869 s'élevait à \$527,000,000, était tombé à \$50,000,000 cinq ans après, mais avait tellement augmenté de volume qu'il exigeait, en bâtiments à vapeur, une augmentation de tonnage de 250,000 tonnes, équivalent à 500,000 tonnes de bâtiments à voiles.

On ne peut que se livrer à des conjectures sur l'avenir de ce commerce entre le nouveau monde et les nations orientales, activé par l'adoption de meilleures méthodes de production et l'aiguillon de l'ambition.

La concurrence que nous avons eu à soutenir en agriculture de la part de l'Inde a récemment été rendue plus intense par l'entrée en scène des Etats naissants du sud de notre continent sur les marchés du monde. Ces circonstances, qui changeront seulement dans la direction qu'elles ont prise, nous invitent fortement à examiner de quelle manière nous pourrions alléger les fardeaux de notre classe agricole et marcher de pair avec les progrès du monde en rendant notre transport intérieur plus facile et en en diminuant le coût.

La réduction des prix de transport par chemin de fer paraît avoir atteint sa limite; il reste à voir s'il ne serait pas possible d'étendre la navigation des lacs jusqu'à l'océan au moyen d'un canal praticable pour les navires; car bien que le développement de nos voies de communication naturelles par eau n'ait encore guère

dépassé ce qu'une généreuse nature les a faites, et qu'il soit susceptible d'une immédiate et vaste extension, le peu qu'elles tiennent de nous a été d'un énorme profit.

La chaîne des grands lacs, avec une surface liquide de 95,965 milles de superficie, une aire de bassin de 312,365 milles en superficie, et un littoral de 3,075 milles dans les limites des Etats-Unis, nous offre une navigation d'eau douce de grand fond dont on ne saurait dire exactement l'étendue, tant elle augmente vite.

Si dans un calcul enthousiaste on la place à un chiffre trop élevé, la calme statistique rattrappe bientôt l'exagération.

Le littoral des lacs confine à neuf Etats contenant plus d'un tiers de notre population, et sur ses ports sont six grandes villes d'une population collective de 3,000,000 d'âmes, avec des centaines de petites villes qui grandissent rapidement. L'accroissement de navigabilité produit par le canal Welland, au moyen duquel des bâtiments du port de 1,700 tonneaux peuvent passer au lac Ontario et ensuite se rendre à Ogdensburg (situé à 1,235 milles de Duluth), l'agrandissement et l'approfondissement des ports ainsi que des passes qui y mènent, et la construction de puissantes écluses à fonctionnement rapide au Sault-Sainte-Marie, tout cela a donné de tels résultats commerciaux que toute proposition de perfectionnement sur une plus grande échelle ne saurait manquer d'être regardée d'un bon œil.

Les Etats-Unis ont dépensé à peu près \$12,000,000 pour élargir et approfondir les passes des lacs, et l'histoire de la navigation n'offre pas d'exemple du rapide développement que cette aide a rendu possible. Ce sont les écluses de Sainte-Marie et l'approfondissement des passes qui ont rendu possible le transport du minerai de fer des bords du lac Supérieur, qui est le principal objet du trafic. L'importance de cette industrie, encore dans son enfance, est inappréciable.

Les plus riches minerais de fer sont maintenant délivrés le long d'un littoral de 1,000 milles, parsemé de villes manufacturières, ce qui a pour effet de rendre le fer et l'acier moins chers qu'en aucune autre partie du monde. Le développement de cette industrie a opéré une révolution guère moins importante que les agrandissements de ports, de passes et d'écluses dans la construction de navires des lacs.

A mesure que la vapeur a remplacé les voiles, ainsi le fer et l'acier ont pris la place du bois, et il n'y a pas de partie du bord de la mer où l'on puisse construire des bâtiments à aussi bas prix que dans les chantiers des lacs. Ces entrepreneurs constructeurs sont restreints à leurs propres rives; s'ils n'étaient pas enfermés dans leurs mers d'eau douce, ils pourraient faire concurrence aux constructeurs du monde entier.

Un tableau montrant le trafic des écluses de Sault-Sainte-Marie pour dix ans fera mieux comprendre l'accroissement de tonnage et de fret :

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.	Tonnes de fret.	Année.	Nombre de navires.	Tonnage.	Tonnes de fret.
1885.....	5,380	1,035,937	3,256,628	1891.....	10,191	8,400,685	8,888,759
1886.....	7,424	4,219,397	4,527,759	1892.....	12,580	10,647,203	11,214,333
1887.....	9,355	4,897,598	5,494,649	1893.....	12,008	8,949,754	10,796,572
1888.....	7,803	5,130,659	6,411,433	1894.....	14,491	13,110,366	13,196,860
1889.....	9,579	7,221,935	7,516,022	1895.....	17,956	16,806,781	15,962,580
1890.....	10,557	8,454,435	9,041,213	1896.....	18,615	17,249,418	16,239,061

La valeur approximative du fret en 1895 a été de \$159,575,130.

En 1864 le canal du Sault Sainte-Marie a été ouvert 234 jours, soit 10 de plus que le temps moyen. Par le canal de Suez ont passé 3,352 navires d'un tonnage collectif de 8,039,105 tonnes, soit de 5,071,261 de moins que celui des bâtiments passés par le canal qui relie les lacs inférieurs au lac Supérieur.

La somme de fret passée par ce dernier canal en 234 jours a égalé 13-6 pour 100 de toutes les marchandises transportées par tous les chemins de fer des Etats-Unis durant l'année entière.

En 1889 feu M. George H. Ely publia un calcul estimatif du mouvement du commerce par la rivière Détroit. Suivant lui, il était trois fois plus grand que le commerce étranger du port de New-York. Il dépassait de 10,000,000 de tonnes le commerce étranger collectif de tous les ports de mer des Etats-Unis, et était de 3,000 tonnes de plus que le commerce étranger et le cabotage de Londres et Liverpool réunis. A l'assemblée annuelle de la Société des Voituriers des Lacs, tenue à Détroit en janvier 1896, il a été dit qu'en 1895 le tonnage par mille des navires passés à Détroit avait été approximativement placé au chiffre de 22,395,251,250. Le coût par tonne et par mille avait été de 0.85 d'un mille, et l'on disait que le nombre de tonnes nettes de fret transportées s'était élevé à 29,860,335.

On peut en partie juger de l'effet de cet énorme commerce sur l'accroissement de la fabrication par le développement de Cleveland. Cette ville, située à l'embouchure de la rivière Cuyahoga, presque au bout inférieur de la grande navigation entre Duluth et Buffalo, avait une population d'environ 80,000 âmes en 1876. On ne s'attendait pas à ce qu'il y eut là un développement spécial d'affaires, mais l'approfondissement des passes des lacs à créé un commerce de minerai et de houille qui a porté la population de Cleveland à 350,000 âmes, et ses chantiers de construction de navires rivalisent avec les plus affairés du monde dans leur activité.

L'accroissement des affaires à Buffalo en fait de réception, d'emmagasinage et d'expédition de grain et de bois, de construction de navires et de fabrication générale est chose que tout le monde connaît. Cette ville peut être regardée comme le point terminus oriental de la grande navigation et reçoit une large part du grain à destination de la mer. Pour l'exportation et la distribution, Duluth, Superior, Chicago, Milwaukee et Toledo envoient toutes la plus grande partie de leur grain et de leur farine à Buffalo. Le tableau des réceptions de grain à Buffalo égale presque les exportations totales de grain de tous les ports des Etats-Unis. En comptant la farine par boisseaux les arrivages ont été comme il suit pour les trois dernières années, savoir:—

1893.....	187,235,160
1894.....	160,968,095
1895.....	162,988,842

A Buffalo il faut rompre charge, élever le grain et le transférer à des wagons de chemin de fer ou à des barques de canal, et la chose se répète avec autant de frais à New-York.

Le fret de lac du point le plus éloigné des lacs Supérieur et Michigan à Buffalo est de 1 à 1½ cent le boisseau, et le fret d'océan est d'à peu près 3 cents en moyenne, ce qui fait de 4 à 4½ cents pour le transport de grande navigation de 4,000 milles. Le coût entier de Chicago ou de Duluth en Europe est de 9 à 10 cents pour un boisseau de blé. Donc, plus de la moitié de ce coût est en frais d'éleveurs, commissions et fret de canaux, auxquels il faut ajouter le déchet.

Le transport d'un baril de farine de Duluth à New-York coûte deux fois autant que de New-York en Europe, bien que la dernière distance soit plus du double de la première.

Si un vapeur d'outre-mer pouvait partir d'un port des grands lacs pour l'Europe, il économiserait le temps et la dépense nécessaires pour rompre charge à deux postes intermédiaires, et les frais de transport seraient à peu près la moitié de ce qu'il sont maintenant. Un pareil navire pourrait transporter sa cargaison depuis l'extrémité est du lac Erié jusqu'à l'océan à raison de pas plus d'un cent le boisseau pour la distance de plus par eau.

En 1885, les Etats-Unis étaient la principale source d'approvisionnement de blé pour combler le déficit sur les marchés du monde, malgré que l'ouverture du canal de Suez en 1869 eut amené l'Inde en concurrence avec nous, et que le gouvernement britannique des Indes orientales eut, au moyen de chemins de fer, de canaux et d'irrigation, grandement stimulé la culture du blé. De 1881 à 1885, l'exportation moyenne de grain et de farine des Etats-Unis a été de 122,157,043 boisseaux. Dans la même période l'offre moyenne de la part de nos concurrents a été la suivante:—

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Canada	2,906,218
République Argentine	2,015,118
Uruguay	77,296
Russie	76,189,773
Inde	34,580,707

Cinq ans plus tard il s'était produit des changements du plus fâcheux présage. L'offre du monde entier avait grandement augmenté, les prix étaient beaucoup plus bas, et la concurrence venait d'un côté imprévu.

De 1891 à 1895 les pays d'exportation ont jeté sur les marchés les quantités suivantes de blé et de farine, savoir :—

	Boisseaux.
Les Etats-Unis	171,731,480
Le Canada	10,196,601
La République Argentine	34,617,381
L'Uruguay	1,619,489
La Russie	105,581,617
L'Inde	29,251,323

Voilà qui accuse, pour les années de 1891 à 1895, une augmentation moyenne annuelle de 114,000,000 de boisseaux sur les années de 1881 à 1885. Les Etats-Unis et la Russie se partagent presque le pourcentage de cette augmentation. L'Inde baisse. Le Canada triple sa production de surplus, et de la partie sud du continent vient une nouvelle et menaçante concurrence qui envahit rapidement le marché.

Cette nouvelle perspective paraît encore plus fâcheuse si nous examinons la production de ces dernières années. L'année 1891 a été une année de blé extraordinaire mais sans uniformité. En Europe la récolte a en partie manqué. En Russie elle a été excessivement faible, et la classe agricole a souffert, tandis que la récolte des Etats-Unis a été la meilleure qu'on y eut jamais eue, avec demande active et prix fermes. Cette année-là la récolte de la confédération Argentine a été de 36,000,000 de boisseaux, et celle de l'Uruguay de 3,000,000; mais en 1895 la récolte de la république Argentine a monté à 75,000,000 et celle de l'Uruguay à 10,000,000 de boisseaux, dont 6,000,000 disponibles pour l'exportation.

En même temps que les bulletins de moisson de la présente année indiquent que nos concurrents du sud sont exposés, comme nous, à des saisons variables et même désastreuses, leur rang sur le marché est établi et leur production de blé et de maïs va indubitablement beaucoup augmenter. Quand ils en auront d'abondantes récoltes, il nous faudra faire face à de très bas prix. L'empire russe travaille sans relâche à mettre ses lointains champs de grain en communication avec la côte, et de ce côté-là la concurrence augmentera sans doute au lieu de diminuer.

Il y a quelques années les produits agricoles et le bois de service constituaient les cargaisons de la marine des lacs, mais il a surgi, par suite des récentes découvertes de minerai de fer dans la région du lac Supérieur, une nouvelle industrie qui, dans de bonnes conditions de transport, promet d'accomplir des changements économiques d'une grande portée.

Les trois quarts du minerai de fer provenant de ces découvertes ont été produits dans le cours des dix dernières années, et l'on estime que le capital intéressé dans les mines et le transport du minerai s'élève aujourd'hui à \$234,000,000. On peut voir dans la statistique de 1892 quelle est la proportion de cette récente industrie par rapport à celle du fer en ce pays. Cette année-là il a été extrait 16,036,043 tonnes de minerai, dont la région du lac Supérieur a fourni 9,564,388 pour sa part. Mais si l'on tient compte du fait que ces minerais surpassent en richesse les minerais de toute autre partie du pays, la proportion de valeur est bien plus grande que ne l'accuse le poids. On entend constamment parler de nouvelles découvertes, et les dépôts sont d'accès si facile qu'il y aurait moyen de subvenir à toute demande possible. La rapidité du développement de cette industrie dans son enfance semble établir que si nous avions accès à l'océan par une voie de navigation praticable nous pourrions non seulement contrôler notre propre commerce de fer et d'acier, mais entrer en concurrence avec les autres pays sur n'importe quel marché. Quelques-unes de nos grandes usines de

fer et d'acier sont au bord de la mer et importent des minerais étrangers, vu que la basse valeur du minerai de fer en proportion de son poids ne leur permettrait pas de payer des frais de transport par chemin de fer sur les minerais de la région du lac Supérieur. La position de ces usines des côtes est semblable à celle de la même industrie dans la Grande-Bretagne et en Allemagne. Les minerais de ces pays ne sont pas propres à la fabrication de l'acier Bessemer, et depuis un certain nombre d'années leurs fourneaux se sont approvisionnés aux mines du nord de l'Espagne, qui, autant qu'on sache, offrent les seuls minerais accessibles d'Europe, dont la pureté et la richesse peuvent se comparer à celles du minerai de notre région des lacs.

Aujourd'hui les maîtres de forges d'Europe sont en présence du fait qu'on s'aperçoit que les dépôts espagnols s'épuisent rapidement. Ces dépôts vont fournir, cette année, 6,000,000 de tonnes de minerai, dont les quatre cinquièmes iront à l'Angleterre. Au train dont on y va, et avec les prix du minerai montant à mesure que la quantité en diminuera, les mines de la région de la Biscaye seront épuisées dans dix ans. Les autres mines de l'Espagne sont sur la Méditerranée, et sont de petits dépôts situés à environ 100 milles de la côte.

Une autre ressource possible est dans les mines de la Suède centrale et septentrionale. Les minerais qu'on en tire sont d'une grande pureté mais pauvre en métal, et il faut les transporter sur une grande distance par chemin de fer, de sorte qu'ils reviennent trop chers.

Cette condition de la fabrication européenne indique que bientôt nos maîtres de forges pourront vendre leur fer et leur acier sous toutes formes dans n'importe quelle partie du monde. Avec une voie de grande navigation jusqu'à l'Océan, les minerais dont on a besoin sur l'Atlantique pourraient être fournis à l'exclusion des minerais étrangers, l'industrie du fer et de l'acier du pays serait égalisée, et notre pays approvisionné aux plus bas prix—ce qui aurait pour effet d'agrandir le champ d'opération du capital et de l'industrie, et, en somme, d'accroître la prospérité. En même temps, les hauts-fourneaux et les laminoirs des lacs pourraient produire du fer et de l'acier qui, transportés par eau, envahiraient irrésistiblement les marchés de l'univers.

Il y aurait moyen de développer largement les observations qui précèdent sur le commerce actuel des lacs.

Nous annexons au présent rapport, comme en faisant partie, le rapport de M. Cooley sur le travail technique qui s'est fait sous sa surveillance immédiate, accompagné de certains rapports et dessins détaillés qui sont rangés en trois séries de documents.

La série A se compose de profils et de cartes de routes d'eau avec textes explicatifs, y compris les profils n^{os} 1 à 14 inclusivement, deux cartes, un rapport général et deux rapports spéciaux. Cette catégorie comprend les différentes routes qui ont été étudiées et recommandées par les diverses influences, et embrasse de fait les renseignements utiles. Pour les réunir et mettre en ordre on a eu recours à toutes les sources d'informations, telles que levés et études faits par les deux gouvernements, par les autorités des États et des provinces, par des corporations et par des particuliers. Il a été jugé nécessaire de faire, sur le terrain même de la route Mohawk et de la partie de la route Saint-Laurent-Champlain s'étendant du lac Ontario au lac Champlain, des études particulières qui sont l'objet de rapports spéciaux. On n'a pas voulu définir de projets, l'exposé se bornant à la configuration caractéristique du sol d'après une échelle uniforme pour les fins de comparaison.

La série B se compose de cinq sujets principaux, illustrés d'une carte et de sept diagrammes ayant pour but de développer les considérations affectant des intérêts riverains d'une importance sans exemple, et les conditions limitant la capacité et la nature des travaux. Le premier sujet passe en revue les données concernant les représentations en projection verticale et les plans de niveau, auxquels se rapportent toutes les pièces d'archives et tous les plans. Le deuxième montre les variations de niveau des différents lacs et du Saint-Laurent depuis 1860 jusqu'au mois d'octobre 1896, et est accompagné de tableaux complets et de diagrammes indiquant graphiquement le résultat des observations avec ses importantes conséquences. Une discussion de ces données détermine, pour toutes les nappes d'eau en question, un certain

plan de niveau commun, ou d'étiage régulateur, auquel ont été rapportés tous les profils et toutes les hauteurs d'eau. La nécessité de quelque point de repère commun s'impose dans l'entreprise de tout système de travaux étendu et de grande portée.

Le troisième sujet est illustré par une carte générale des bassins, et on l'a soigneusement préparé en puisant aux sources originelles dans le but de mieux déterminer les nappes d'eau avec ce qui y afflue réellement depuis la ligne de partage. La commission canadienne de géologie a coopéré à ce travail en déterminant la ligne peu connue de partage des eaux à travers les hautes terres du Canada.

Le quatrième sujet est l'effet des tempêtes sur le lac Erié et a une très importante portée sur toute proposition ayant pour but le contrôle du niveau de ce lac et le projet d'un canal de là au lac Ontario. Les moyens disponibles n'ont pas permis d'étendre cette étude aux autres lacs, où, toutefois, les phénomènes sont moins caractéristiques et moins significatifs dans leur portée pratique.

Le cinquième sujet a exigé de grandes recherches, et bien qu'il n'ait pas été épuisé, les résultats sont précieux comme indice de ce qu'étaient les eaux dans les différents lacs avant que la colonisation n'eut sérieusement dérangé la ligne de partage. Il y a lieu d'en conclure que les extrêmes variations de niveau d'eau étaient plus prononcées alors que de nos jours.

Les ressources de la commission ne lui ont point permis de s'occuper des importantes questions de la pluie et du débit des lacs ainsi que du rapport entre les deux et avec les niveaux des lacs, et les données relatives au débit sont très maigres.

La série C devait embrasser les sujets portant le plus directement sur la nature et l'utilité des travaux, mais comme l'étude de ces sujets a naturellement suivi le développement de ceux qui les précédaient, le travail de la commission a fait peu de progrès, sauf en ce qui se rapporte au temps des glaces. Ce travail comprend de nombreuses comparaisons de résultats, en forme de tableaux, pour différentes périodes, sur les cours d'eau et les lacs des Etats-Unis et du Canada, et les particularités les plus significatives de leur portée sur les routes d'eau sont en partie présentées dans cinq diagrammes. Le sujet est tiré de matières dont la plus grande partie ont été pour la première fois puisées à des sources originelles, et se trouve à fournir des indications systématiques et conséquentes bien au delà de toute attente, eu égard au caractère varié des observations primitives et à la diversité des motifs qui ont poussé des particuliers à consigner ces observations. Une très volumineuse correspondance a conduit à la conclusion qu'il y aura moyen d'obtenir une statistique substantiellement complète d'un assez grand nombre de points pour projeter des cartes générales de la glace et de ses variations en largeur et hauteur, avec l'état des eaux, et l'on ne saurait trop estimer l'importance économique et scientifique d'un pareil travail.

On estime que ces documents généraux sont importants, et qu'il faudrait les publier en entier à titre de renseignements primaires pour le grand nombre de gens qui s'occupent des questions traitées ou désirent les étudier.

RÉSUMÉ DES DÉDUCTIONS.

Les principales déductions à tirer du travail de la commission sont présentées dans le résumé suivant.

Elles sont d'essai en partie, ne tiennent pas compte de la frontière, et ont pour but de présenter comme conséquence logique les principaux motifs qui déterminent un choix de routes et la nature d'une entreprise ainsi que sa portée indirecte.

1. La route principale.

1. Toutes les routes sont supposées partir du fond du lac Michigan à Chicago, et du fond du lac Supérieur à Duluth-Supérieur, pour arriver à un raccordement dans le lac Huron après avoir passé par le lac Michigan et le détroit de Mackinac et par le lac Supérieur et la rivière Sainte-Marie, respectivement. Toutes les routes de grande navigation vers la mer à l'est sont restreintes à deux voies : le fleuve Saint-

Laurent, de Montréal au golfe Saint-Laurent du côté nord, et la rivière Hudson, de Troy à l'océan Atlantique à New-York.

2. Diverses influences ont préconisé différentes routes depuis le raccordement du lac Huron jusqu'à Montréal et Troy. Ce sont :—

(a) La route naturelle par le lac Érié, le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, et par le lac Champlain jusqu'à Troy, avec une ligne alternative depuis le lac Ontario jusqu'à Troy par la vallée Oswégo-Onéida-Mohawk. Une alternative de la route du lac Érié est la ligne directe par la baie Georgienne jusqu'au lac Ontario à Toronto.

(b) La route d'Ottawa par la rivière des Outaouais et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal et par le lac Champlain jusqu'à Troy. Cette ligne laisse les lacs Érié et Ontario de côté.

3. La ligne de la Baie Georgienne n'est pas regardée comme une alternative utile pour la route du lac Érié :—

(a) Le travail de construction est beaucoup plus sérieux, et la même dépense donnera à la route du lac Érié une capacité qui fera plus que compenser l'économie de distance.

(b) La quantité d'eau est limitée pour une navigation de premier ordre, le fait de partage étant mis à contribution dans les deux directions, ce qui demande des écluses de moyenne chute. L'excès d'éclusement, le nombre des écluses, et la somme de ligne navigable restreinte augmentant pour le commerce la longueur ou la durée du trajet, l'économie de distance étant plutôt apparente que réelle.

(c) Le temps de la glace est sensiblement plus long sur le lac Simcoe, la ligne de partage des eaux projetée, et sur certains points de la Baie Georgienne.

(d) Le lac Érié est le plus grand lac de commerce, et sa position en fera toujours un agent important. La construction d'une ligne alternative n'obvierrait pas à la nécessité de développer la route du lac Érié.

1. La route d'Ottawa est une ligne courte et indépendante qui peut avoir une grande valeur pour le développement futur, mais il n'y a pas lieu de s'en occuper maintenant :

(a) C'est la ligne directe la plus courte d'un point terminus à l'autre, et elle est indubitablement propre à une navigation d'un volume considérable. Il faudrait de vastes études pour déterminer si elle se prêterait à une navigation de premier ordre, et tant qu'un projet n'aura pas été mûri il sera impossible de dire jusqu'à quel point l'éclusement et des passes restreintes pourraient compenser l'apparente économie de distance.

(b) Sur une grande partie de sa longueur elle passe à travers une région pauvre en ressources, et le temps de la glace y est considérablement plus long que sur la route du lac Érié.

(c) Le rôle de la route d'Ottawa sera celui d'une future ligne auxiliaire pour le commerce de transit quand les conditions de trafic auront été suffisamment développées par la route Érié-Ontario, pourvu qu'elle soit trouvée susceptible d'une solution radicale.

5. Les routes pour abrégier la distance entre le lac Michigan et le lac Huron ainsi qu'entre le lac Michigan et le lac Érié se prêteraient à une navigation de moyenne capacité propre au commerce local et au cabotage. Une navigation de premier ordre en supposant qu'elle fût possible, coûterait très cher, et son utilité serait problématique. Un gros navire ferait probablement aussi vite le trajet plus long par eau libre, et les routes de terre seraient barrées plus à bonne heure par la glace. Elles s'ouvriraient plus à bonne heure dans le printemps, et cela serait un avantage positif, à moins qu'on n'imaginât un moyen de rompre la barrière de glace à Mackinac.

6. Une route de navigation par l'ouest de l'Etat de New-York, le long du cours général du canal Érié, n'est pas regardée comme un projet désirable :

(a) Elle impliquerait 120 à 140 milles de canal artificiel de plus que la route par voie du canal de navigation du Niagara, du lac Ontario, et de la vallée Oswégo-Onéida-Mohawk; elle serait traversée par un plus grand nombre de ponts et pourrait avoir autant d'écluses, à cause de la configuration du sol, et sur une

bonne partie de son parcours elle couperait des lignes de drainage en passant sur des versants de collines. Tout cela rendrait la route plus longue pour les navires, en même temps que plus dispendieuse à faire, et impliquerait plus de risques quant à l'entretien.

(b) Tous les points importants à être atteints par un projet comme celui de Rochester, lac Cayuga et Syracuse peuvent être mieux desservis et à meilleur marché directement du lac Ontario ou par des canaux locaux.

(c) Le pays à desservir des deux côtés du lac Ontario entre Hamilton et Ogdensburg est à prendre en sérieuse considération. Le lac Ontario est comparativement isolé, et le relrier aux lacs d'en haut aurait, conçoit-on, autant l'effet de développer le commerce que l'a eu l'union du lac Supérieur; un projet dans ce sens serait justifiable quand bien même il n'y aurait pas moyen d'aller plus loin dans la direction de la mer.

(d) Un moyen développement du canal par l'ouest de l'Etat de New-York, avec un bief élevé à travers le bassin des lacs du centre, pourrait être utile comme moyen d'alimentation de la route de navigation par la vallée Oswégo-Onéida-Mohawk.

7. La question d'une route principale se trouve ainsi réduite au cours naturel par les différents grands lacs. Du lac Ontario le fleuve Saint-Laurent mène à l'eau de marée à Montréal, et les routes du lac Champlain et de la Mohawk mènent à l'eau de marée de l'Hudson à Troy.

II.—Routes extrêmes.

8. Il y a lieu de faire du lac Champlain une partie du réseau des grands lacs indépendamment de tout projet pour atteindre la mer :

(a) Ici s'appliquent les mêmes raisons que dans le cas du lac Supérieur et du lac Ontario, mais avec plus de force, à cause de la position très avantageuse du lac Champlain par rapport à un service distributif à travers la Nouvelle-Angleterre et à l'importance du mouvement à destination ou en provenance de cette partie du pays.

(b) Excepté en ce qu'il ouvrirait plus de territoire, le prolongement de la navigation vers l'est donnerait très peu d'avantage sur le lac Erié pour le service de transbordement et d'expédition avant qu'on eut atteint le lac Champlain, qui est plus avantageusement situé pour une partie du service direct.

(c) Une extension de commerce des lacs jusqu'au lac Champlain ajouterait 40 à 50 pour 100 à la longueur des présentes routes des lacs, avec une étendue presque proportionnelle de territoire en service direct, et augmenterait grandement le mouvement total par eau. Le lac Champlain est une partie normale du réseau des grands lacs.

9. La route du Saint-Laurent a en elle-même et indépendamment de toutes autres considérations sa raison d'être comme route de navigation vers la mer.

(a) La navigation des lacs à la tête des rapides du Saint-Laurent, en aval d'Ogdensburg, se trouve à 111 milles de la navigation océanique à Montréal, avec une longueur actuelle de 46 milles de canaux intermédiaires et une différence de niveau de 220 pieds. Le chenal artificiel nécessaire pour une navigation de premier ordre est beaucoup moindre que celui, ou du canal de Suez ou du canal de la mer du Nord à la Baltique. Cette route est susceptible d'être développée jusqu'à n'importe quelle capacité utile pour beaucoup moins d'argent qu'aucune autre.

(b) C'est la ligne la plus courte vers les provinces maritimes du Canada pour le commerce direct avec le nord de l'Europe. Il est reconnu que le mouvement étranger tient aux lignes de commerce domestique, et que par comparaison le rapport du mouvement domestique dans cette direction est destiné à être faible; ainsi la route du Saint-Laurent ne doit pas être prise comme solution du problème du point terminus maritime.

(c) La moitié des travaux nécessaires pour ouvrir la route du Saint-Laurent est aussi la moitié de ceux qu'il faut pour atteindre le lac Champlain. A prendre le lac Champlain comme une partie du réseau des lacs justifiant développement, le coût de la sortie par le Saint-Laurent serait très faible en proportion de son utilité pro-

bable. Les travaux pour atteindre le lac Champlain et pour atteindre Montréal devraient être regardés comme un seul débouché.

10. Développer la voie du Saint-Laurent vers la mer et faire du lac Champlain une partie du réseau des lacs ne diminuera aucunement l'importance d'un accès à l'Océan Atlantique par la rivière Hudson.

(a) Sur ce continent le mouvement maritime prédominant est à destination ou en provenance de la côte de l'Atlantique entre Portland et Norfolk. Cela restera vraisemblablement le principal agent en commerce domestique et l'élément contrôlant en mouvement étranger.

(b) Du lac Erié vers le nord-est, les lacs et le Saint-Laurent s'étendent parallèlement à la direction de la côte de l'Atlantique et à une distance de 250 à 400 milles d'elle. Le détour par le golfe Saint-Laurent pour atteindre cette côte est un trajet moyen de 1,800 à 2,000 milles, contre des routes de traverse faisables de 370 et 330 milles. Si le lac Ontario était un bras de la mer, la situation ne serait pas essentiellement changée. En d'autres termes, pour le mouvement en question, la route du Saint-Laurent serait d'une très douteuse utilité.

(c) La position est telle et encore plus tranchée que celle de la France entre la Méditerranée et l'Atlantique, avec des conditions physiques (comme n'en possède pas la France) appelant une voie navigable de premier ordre. Les conditions économiques justifient une dépense de plusieurs fois plus forte que celle qu'il faudrait faire pour la route du Saint-Laurent.

11. Avec le lac Champlain dans le réseau des lacs, les questions de travaux d'art favorisent la route Champlain-Hudson depuis le fond du lac Champlain à Whitehall jusqu'à l'eau de marée à Troy.

(a) Par une tranchée à travers la faite de partage de la route Champlain-Hudson il y a moyen de mettre le bief du lac Champlain dans la vallée de la rivière Hudson et de le faire descendre par écluses jusqu'au niveau de la marée en amont de Troy dans une distance totale de 64 milles. La route entière depuis le lac Ontario va en descendant, et l'éclusage peut se concentrer en chutes maxima à trois endroits.

(b) L'Hudson, où il y a la marée, se prête aux améliorations de grande navigation; la quantité de matières à être déplacée n'est pas plus grande que celle qu'on a déjà déplacée pour approfondir le fleuve Saint-Laurent en aval de Montréal, et la longueur de passages maigres à améliorer est considérablement moindre. De fait, depuis le point commun dans le lac Saint-François jusqu'à la mer, la longueur de passages maigres par la route Champlain-Hudson n'est pas excessive en comparaison avec celle de la route du Saint-Laurent. Ce qui vient d'être dit relativement à l'Hudson de marée s'applique également à la route Oswégo-Onéida-Mohawk.

(c) La route Champlain-Hudson est avantageuse au Canada-est comme court chemin vers les côtes du Sud et les Indes occidentales. C'est le prolongement logique d'une future route d'Ottawa dans le cas où les conditions favoriseraient un développement radical sur cette ligne, et elle côtoie la Nouvelle-Angleterre.

12. Les considérations économiques favorisent la route Oswégo-Onéida-Mohawk depuis le lac Ontario à Oswégo jusqu'à l'eau de marée de la rivière Hudson à Troy, pourvu que les conditions physiques permettent une solution radicale:

(a) La route d'Oswégo à Troy a 177 milles, contre 379.5 par le fleuve Saint-Laurent et le lac Champlain, soit 202.5 de moins en distance absolue. Si la vallée de la Mohawk était à l'état vierge il serait possible de l'indiquer près d'Amsterdam jusqu'au niveau du lac Onéida et de pratiquer une tranchée d'outre en outre dans le faite de partage de Rome. En s'y prenant ainsi on rendrait la route égale sinon supérieure aux 177 milles de chenal plus lent et plus restreint de la route Saint-Laurent-Champlain, et l'on économiserait en temps l'équivalent des 202.5 milles restants. Cette économie sur une aussi grande part du commerce qu'il est destiné au débouché de la rivière Hudson sera une chose de grande importance.

(b) Dans la mesure que les droits acquis empêchent une solution radicale diminuera l'avantage de la distance par l'augmentation du nombre des écluses et à cause d'un chenal plus restreint. Un effort pour mouler étroitement les travaux sur les conditions existantes peut réellement réduire à rien l'avantage de la distance sans réduire grandement le coût pour une navigation de premier ordre.

(c) Les données montrent qu'on pourrait développer la route pour une navigation de second ordre sans mettre un empêchement radical à l'exercice des droits acquis. La valeur relative de la route et la capacité jusqu'à laquelle elle peut être développée doivent attendre des études finales et des projets réels délibérés au point de vue du coût et de la valeur économique. Le profil et la carte—les premiers qui aient jamais été faits de cette route comme ensemble—suggèrent des possibilités auxquelles on ne s'attendait pas, et justifient un examen approfondi d'après des données définitives.

13. Chacune des trois routes partant du lac Ontario semble avoir des mérites indépendants qui justifient sa construction, et aucune d'elles ne peut être éliminée sans sacrifice d'avantages réels. Il est naturel de croire que le développement du commerce finira par fournir de la besogne à toutes. En attendant, le choix de la route à développer la première devrait reposer sur une étude de tous les facteurs du problème.

III. Conditions de limitation.

14. La provision d'eau est à la hauteur d'un projet de quelque nature que ce soit sur toutes les routes disponibles, excepté celle de la Mohawk, qui pourrait exiger des mesures spéciales :

(a) Le débit moyen des lacs à Niagara est proportionné à une ligne navigable de trois quarts de mille de largeur et de 40 pieds de profondeur, avec une vitesse d'un mille à l'heure. Toute part proportionnelle de ce volume est utile pour la route du Saint-Laurent et la route Champlain-Hudson.

(b) Le percement d'outré en outré du faite de partage de Rome au niveau des lacs du New-York central, ou bien un canal d'alimentation partant du lac Érié, fournirait suffisamment d'eau pour la route de la Mohawk; autrement une provision d'eau restreinte rapetissera le projet d'une navigation de premier ordre, attendu que la ligne navigable doit être alimentée d'un faite des deux côtés, tandis que sur les autres routes l'alimentation est uniformément dans une seule direction.

15. A prendre 30 pieds à l'eau basse ordinaire comme la limite de profondeur pour une navigation de la plus grande capacité utile, la proportion de passe à faire réellement ou à approfondir sur n'importe laquelle de ces routes est relativement faible :

(a) Partant de là, on suppose qu'il est possible de contrôler le niveau du lac Érié de manière à mettre 16 pieds d'eau sur le buse d'écluse du canal Welland à Port-Colborne, soit d'élever de 2-28 pieds l'étiage de règle, au moyen de travaux placés dans la rivière Niagara, à Tonawanda et dans le chenal canadien vis-à-vis, et que le niveau du lac Érié—moins la perte voulue dans la rivière Niagara—s'étendra jusqu'à Tonawanda; et, de plus, que le canal de navigation de Niagara devra être construit de Tonawanda au port d'Olcott sur le lac Ontario, *via* Lockport.

(b) On prend que le fleuve Saint-Laurent en aval de Montréal a été creusé jusqu'à la profondeur de 30 pieds. L'amélioration faite représente une profondeur de 27-2 pieds et embrasse une longueur de 43 milles de chenal dragué. Une profondeur de 30 pieds implique 50 milles de creusage, et c'est ce qui a été entrepris.

(c) On prend que la rivière Hudson, en aval du barrage de l'État à Troy, a été creusée jusqu'à la profondeur de 30 pieds. Le projet actuellement en cours est pour 12 pieds et embrasse 12 milles. Une profondeur de 30 pieds implique 31 milles de creusage.

(d) Entre le lac Michigan et le lac Huron, par le détroit de Mackinac, la profondeur est ample; mais il va falloir changer la route de navigation sur un parcours quelque peu plus long. Entre le lac Supérieur et le lac Huron, par la rivière Sainte-Marie, une profondeur de 30 pieds implique 27 milles de chenal et 1 mille du canal du Sault Sainte-Marie.

(e) Du lac Huron au lac Érié il y a 43-5 milles de chenal de moins de 30 pieds; et entre le lac Érié et le lac Ontario il y a 5-5 milles de chenal et 25-3 milles de canal.

(f) Du lac Ontario à Montréal et à Troy le canal fait et approfondi sera approximativement comme suit (le chenal fait peut être classé comme canal réel et comme chenal artificiel formé par endiguement) —

Route.	Canal réel.	Chenal artificiel.	Chenal approfondi.	Total.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Du fleuve Saint-Laurent à Montréal.....	42·5	20	16	78·5
Du Saint-Laurent-Champlain à Troy.....	67	80	52·3	199·3
D'Oswégo-Onéida-Mohawk à Troy.....	85	70	12	167

Sur la route Saint-Laurent-Champlain, 20 milles de canal, 20 milles de chenal artificiel et 9·8 milles de chenal approfondi sont communs à la route du Saint-Laurent; et entre le fleuve Saint-Laurent et le lac Champlain il y a 23 milles de canal, 20 milles de chenal artificiel et 8 milles de chenal approfondi.

Les chenaux artificiels sont supposés être égaux en capacité aux chenaux approfondis. Jusqu'à quel point cela peut être vrai dépend de la manière d'opérer, de même que l'étendue relative de canal réel et de chenal artificiel.

(g) De Chicago à Montréal et à Troy la proportion d'ouvrage se chiffre ainsi :

Nature de l'ouvrage.	Route du Saint-Laurent.	Route du lac Champlain.	Route de Mohawk.
	Milles.	Milles.	Milles.
Canal réel.....	67·8	92·3	110·3
Chenal artificiel.....	20	80	70
do approfondi.....	65	101·3	61
Longueur totale de l'ouvrage voulu.....	152·8	273·6	241·3
Distance totale.....	1,231·5	1,460·5	1,258
Rapport centésimal.....	11·9	18·7	19·1

Jusqu'à l'embouchure du Saguenay et jusqu'à la ville de New-York la proportion d'ouvrage se chiffre ainsi :

	Route du Saint-Laurent.	Route de Champlain.	Route de Mohawk.
	Milles.	Milles.	Milles.
Longueur totale de l'ouvrage voulu.....	202·8	304·6	272·3
Distance totale.....	1,558·5	1,614·5	1,412
Rapport centésimal.....	13	18·9	19·3

De Duluth la distance est de 67·5 plus grande que de Chicago, et la proportion d'ouvrage peut être calculée comme ci-dessus d'après les données qui suivent (d).

16. Un chenal de certaines dimensions peut être regardé comme pratiquement équivalent à l'eau profonde et libre. Sans prendre qu'il a cette valeur réelle, un chenal d'un quart de mille de largeur et de 40 pieds de profondeur est arbitrairement regardé comme eau libre pour les fins de comparaison de la longueur des chenaux libres et restreints. Les distances sont comptées depuis Chicago jusqu'à l'embouchure du Saint-Laurent à la Pointe des Monts, et jusqu'à l'océan Atlantique

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

au phare flottant de Sandy-Hook. Duluth-Supérieur aura 67·5 milles de distance de plus et 48 milles de ligne navigable restreinte de plus que Chicago.

Destination.	Distance totale.	Ligne navigable restreinte.	Proportion.
	Milles.	Milles.	Pour 100.
Montréal	223·8	1,281·5	17·5
Golfe Saint-Laurent.....	333·8	1,698	19·6
Troy—Route Champlain.....	341·3	1,460·5	23·4
Océan Atlantique—Route de Champlain.....	407·3	1,642·5	24·8
Troy—Route de Mohawk.....	300·3	1,258	23·9
Océan Atlantique—Route de Mohawk.....	366·3	1,440	25·4

Dans les tableaux qui précèdent “ ligne navigable restreinte ” comprend les distances par canaux.

17. La capacité des canaux voués entre le lac Erié et l'eau de marée de l'Hudson à Troy peut être rendue deux fois et demie plus grande au moyen d'une dépense de 30 à 40 pour 100 de plus.

(a) Cet énoncé s'applique aux canaux proprement dits et suppose que les lignes navigables en eau libre seront approfondies progressivement, à mesure que l'exigera le commerce. La base de comparaison est un canal approprié à un bâtiment tirant 20 pieds d'eau. Un navire du même modèle et tirant 27 pieds aura approximativement deux fois et demie le port.

(b) L'on peut prendre qu'environ 30 pour 100 du coût de la ligne navigable, de moindre dimension sont représentés par des frais fixes qui ne varieront pas à un degré important avec la capacité. La moitié du reste est représentée par de grandes tranchées dans lesquelles le surcroît de frais sera d'environ 40 pour 100. L'autre moitié représentera des tranchées peu profondes, des levées, des constructions, etc., dans différents rapports, et entraînant, terme moyen, environ 60 pour 100 d'augmentation de frais. Les résultats se chiffrent ainsi :—

Classification des dépenses.	Pour un tirant d'eau de	
	20 pieds.	27 pieds.
	Pour 100.	Pour 100.
Frais fixes.....	30	30
Tranchées profondes.....	35	49
Travaux ordinaires, constructions, etc.....	35	56
Total.....	100	135

(c) Ce rapport centésimal est pour la route Champlain, y compris la partie du Saint-Laurent qui y est nécessaire. Il sera plus grand pour la route Saint-Laurent prise en son entier. Le projet de la route Mohawk n'est pas assez clair pour entrer en comparaison, mais si l'on en venait à une solution radicale, le rapport serait à peu près le même. Les résultats varieront sur différentes sections et selon le mode d'opération.

18. L'approfondissement des lignes navigables en eau libre, quand ce sera nécessaire, sera relativement un facteur d'ordre inférieur. L'approfondissement du Saint-Laurent en aval de Montréal, ainsi que de la rivière Sainte-Marie et de la passe entre les lacs Huron et Erié, fournit un précédent suffisant. Les matières cèdent, pour la plus grande partie, aux opérations de dragage ordinaires, et des chenaux alternatifs offrent des facilités spéciales aux plus importantes tranchées dans la roche.

19. La question de profondeur et de longueur des lignes navigables entre les différents lacs et la mer n'est qu'une question de frais. Toute condition semble se prêter à des voies suffisantes pour un tirant de 27 ou 28 pieds. Au delà de cette limite les difficultés augmentent rapidement et la proportion de ligne navigable restreinte sera assez grande pour rendre le résultat d'une efficacité douteuse. Heureusement, il ne semble pas y avoir de raison économique de pourvoir à un tirant d'eau plus fort que celui-là.

20. La saison de navigation est limitée par la glace, mais non dans la même mesure tous les ans. La partie principale des différents lacs est navigable en hiver, et la navigation serait possible d'un bout à l'autre s'il y avait moyen de tenir libres les passes intermédiaires. L'empêchement de la glace n'est pas le même pour les différentes routes :—

(a) La statistique consignée à Montréal nous dit quel est le temps de la glace pour le Saint-Laurent entre Montréal et la mer : c'est, en moyenne, du 10 décembre au 19 avril, soit 130 jours. L'embâcle est due à la congélation d'accumulations de glace mouvante et de glace du fond, et laisse peu d'espoir que le temps puisse être abrégé.

(b) Le temps de la glace pour l'Hudson, à Albany, est, en moyenne, du 22 décembre au 26 mars, soit de 94 jours. La route Saint-Laurent-Champlain est gouvernée par le Saint-Laurent à Ogdensburg et le lac Saint-François, et l'on peut dire que le temps de la glace y est du 15 décembre au 14 avril, soit de 119 jours. Les données pour le lac Champlain indiquent la possibilité d'abrégé cette période de 10 jours à 2 semaines.

(c) La route Mohawk est gouvernée par le lac Onéida avec une période moyenne du 16 décembre au 7 avril, soit de 112 jours. Les rivières sont ordinairement libres avant que le lac ne le soit, et le temps de la glace pourrait probablement être abrégé.

(d) Quand il y aura moyen d'atteindre le lac Ontario il sera possible d'arriver au lac Érié. Le lac Saint-Clair est le point de contrôle entre le lac Érié et le lac Huron, le temps de la glace durant, en moyenne, du 17 décembre au 5 avril, soit 109 jours. L'embâcle est à peu près la même et la débâcle à peu près deux semaines plus tard que dans la rivière Détroit et sur des points ouest du lac Érié, ce qui est à peu près la même chose qu'à Albany. Que cette période puisse être abrégée ou non cela dépend jusqu'à quel point le lac Saint-Clair est embarrassé d'accumulations de glace mouvante provenant du lac Huron. Le lac Saint-Clair correspond pratiquement au lac Onéida et à l'extrémité sud du lac Champlain, de sorte qu'il est possible d'atteindre le lac Huron quand il est possible d'atteindre le lac Ontario.

(e) Dans le détroit de Mackinac le temps de la glace dure en moyenne du 6 janvier au 15 avril, soit 99 jours. On voit donc que la navigation d'entier parcours est limitée par l'embâcle du lac Saint-Clair et la débâcle de Mackinac, c'est-à-dire qu'elle est interrompue du 17 décembre au 15 avril, soit durant 119 jours. On sait que l'embâcle de Mackinac se compose en grande partie de la glace flottante des deux lacs, accumulée par les vents.

(f) Sur la rivière Sainte-Marie le temps de la glace dure du 8 décembre au 11 avril, soit 124 jours, comme l'indiquent les observations consignées à l'embouchure de la rivière; elle dure du 4 décembre au 25 avril, soit 142 jours, si l'on se règle sur l'ouverture et la fermeture du canal, et du 3 décembre au 27 avril, soit 145 jours, d'après la statistique du Sault-Sainte-Marie, Ontario. Le "record" du canal peut être regardé comme la limite pratique de glace pour la rivière prise en son entier. C'est plus d'un mois plus à bonne heure et plus d'une semaine plus tard qu'au détroit de Mackinac.

(g) Une ligne directe du lac Michigan sera fermée du 16 décembre au 15 avril, soit 120 jours, par la route Mohawk; du 15 décembre au 15 avril, soit 121 jours, par la route Saint-Laurent-Champlain; et du 10 décembre au 19 avril, soit 130 jours, par la route Saint-Laurent. Du lac Supérieur la période est de 142 jours, se fermant six jours plus à bonne heure et s'ouvrant six jours plus tard qu'à Montréal. Du lac Huron la période est gouvernée par les routes à l'est du lac Ontario.

(h) Il y a actuellement en service des bateaux qui brisent 10 pouces de glace au train de 5 milles à l'heure, et l'on prétend être capable d'en briser 18 pouces. Les

grands bacs porte-trains traversent le lac Michigan et le détroit de Mackinack en toutes saisons ; ils brisent toutes les nappes de glace qui se trouvent sur leur passage et se frayent une route à travers plusieurs pieds de glace mouvante. Il semblerait n'être pas besoin d'un grand développement de ressources pour réduire la période de la glace à 90 ou 100 jours à partir du lac Huron, soit par la route Mohawk soit par la route Champlain, et si Mackinack se montrait traitable il en serait de même pour le lac Michigan. La rivière Sainte-Marie céderait peut-être aussi à des efforts entendus, mais il n'y a rien à espérer du Saint-Laurent entre Montréal et Québec dans les conditions actuelles, à moins qu'il ne soit possible d'empêcher la glace de prendre sur le fleuve, comme l'a suggéré une commission d'ingénieurs. Si les besoins du commerce l'exigent jamais, on trouvera probablement le moyen d'abrégé encore la période, et l'expérience acquise dans les hautes latitudes du nord de l'Europe ne sera pas à dédaigner sous ce rapport.

IV. Capacité.

21. On suppose que les travaux devront être d'un genre proportionné aux bâtiments du type le plus économique, non seulement pour le cabotage ou le commerce de l'intérieur, mais aussi pour le mouvement étranger, de sorte que le commerce puisse se faire directement entre les ports des lacs et autres ports domestiques et les ports étrangers sans transbordement :—

(a) Les bâtiments varient de dimensions selon le commerce auquel ils servent et selon la longueur de la route. Le fait de pouvoir obtenir des cargaisons et les délivrer sur des points où il soit possible de les distribuer ou expédier promptement, joint à la longueur de la route, justifie le plus grand type de bâtiment de transport, et ce n'est que dans les grands ports que se rencontrent ces conditions. Il y a beaucoup d'autres ports où le commerce exige un type de bâtiment plus modeste. A cet égard on présume que les havres sont améliorés pour subvenir aux besoins du commerce, et c'est ce qui a ordinairement suivi de près les besoins réels.

(b) Le fait d'ouvrir le réseau des lacs au commerce étranger augmentera de plus de 40 pour 100 la longueur de beaucoup de routes importantes, et l'intérieur de production et de consommation du continent, où, relativement, le plus grand développement futur est à présumer, sera directement atteint. Ces conditions rendront avantageux le plus grand type de bâtiment trouvé utile dans tout commerce du monde.

(c) Le type actuel de bâtiment des lacs est à fond plat et d'ample largeur ; c'est un résultat de la demande de grands bâtiments de transport pour les eaux peu profondes des passes intermédiaires. La limite de capacité de transport économique ne semble pas avoir été atteinte même sur les routes côtières des lacs. Le type de bâtiment n'est pas le plus économique à construire et à manœuvrer, et on lui donnerait sans doute un plus fort tirant d'eau si la profondeur des passes n'était pas restreinte.

22. Les besoins tels qu'actuellement définis demandent un tirant de 27 ou 28 pieds :

(a) On reconnaît aujourd'hui que 30 pieds constituent la profondeur qui est de règle pour les entrées de ports de premier ordre. Cela a pour but de laisser une marge de profondeur dépendant de la marée, qui empêche les navires de battre le fond au gré des vagues.

(b) Le canal de la mer du Nord à la Baltique a une profondeur de 29·52 pieds (9 mètres). A celui de la mer du Nord-Amsterdam on a donné une profondeur de 27·88 pieds, et l'on projette de l'approfondir jusqu'à 35·5 pieds. A l'origine, la profondeur du canal de Suez était de 26·24 pieds ; on l'agrandit et approfondit peu à peu. Le projet du Panama comportait 27·88 et 29·52 pieds dans différentes sections, et celui du Nicaragua 28 et 30 pieds. Les canaux de Corinthe et de Manchester ont chacun 26 pieds. Ceux de la mer du Nord-Baltique et de la mer du Nord-Amsterdam peuvent être regardés comme le type le plus récent, avec des profondeurs respectives de 29·52 et 27·88 pieds. Pour flotter le même navire en eau douce il

faudrait que ces canaux eussent 30·3 et 28·2 pieds de profondeur, à cause de densité moindre.

(c) En 1886, le tirant d'eau de 21·7 pour 100 des navires passés par le canal de Suez a dépassé 22 pieds 11 pouces (eau douce, 23·5 pouces), quand le tirant maximum était fixé à 24 pieds 7 pouces. En 1890, 29·3 pour 100 des navires ont dépassé le tirant d'eau ci-dessus, et en 1895, 36·4 pour 100. Le 15 avril 1890, le tirant d'eau maximum fut fixé à 25 pieds 7 pouces (eau douce, 26·3 pieds). La proportion des gros navires entre un tirant (d'eau douce) de 23·5 et de 26·3 pieds a rapidement augmenté jusqu'à ce qu'en 1895 elle fût de 36·4 pour 100 du nombre et environ 44 pour 100 du tonnage, ainsi qu'inféré de la proportion ordinaire entre tirant d'eau et tonnage. La moitié de ce tonnage a dépassé un tirant d'eau douce de 24·5 pieds.

(d) Les bâtiments de charge sont en commission avec un tirant d'eau de mer de 26 à 28 pieds en charge, équivalant à un tirant d'eau douce de 26·6 à 28·7 pieds.

23. A prendre un tirant d'eau douce de 27 pieds comme équivalant à un tirant d'eau de mer de 26·3 pieds, un bon type de navire aura une largeur de 60 pieds hors d'œuvre et une longueur de neuf fois la largeur, soit de 540 pieds, de tête en tête, avec un port de 11,000 à 15,000 tonneaux nets.

(a) La récente pratique des laes pour les bâtiments de charge donne un coefficient de déplacement de 80 pour 100, c'est-à-dire que le navire ci-dessus déplacerait 21,870 tonnes nettes. La même pratique porte la capacité du maximum de la cargaison à 68 ou 75 pour 100 du déplacement. Si l'on prend 70 pour 100 pour base du calcul, le bateau en question porterait une cargaison maxima de 15,309 tonnes. Ce type peut être pris comme limite extrême.

(b) Pour le service général le coefficient peut être pris à 70 pour 100 et le déplacement à 19,140 tonnes. Avec plus de machines et de combustible, la proportion de la cargaison peut être prise à 60 pour 100 et la capacité de cargaison à 11,480 tonnes net.

(c) Quelques-uns des navires transatlantiques ont des coefficients variant dans les environs de 60 pour 100. Sur vingt-trois de ces navires construits depuis 1880, huit excèdent les dimensions ci-dessus soit en longueur soit en largeur. Ce type n'est pas considéré comme utile pour la navigation future des laes.

24. Les écluses requises pour le type de bateau ci-dessus devront, à ce que l'on suppose, avoir une profondeur de 28 pieds sur les seuils, une largeur de 64 pieds et une longueur nette de 560 pieds, avec des chutes atteignant 40 pieds lorsque cela sera praticable.

(a) Les dimensions ci-dessus donnent une dérive plus facile que celle que l'on peut avoir avec les bateaux de la ligne d'Ogdensburg qui ont été construits pour l'écluse du canal Welland, leur extrême largeur étant de 3 pieds moindre que celle de l'écluse, leur longueur n'étant que d'un pied moindre que la longueur nette, et leur tirant d'eau ayant absolument la profondeur de l'eau sur les buses.

(b) Chacun des divers canaux peut être arrangé de façon à amener les écluses dans la même localité, afin d'éviter les retards. On considère qu'un éclusage unique est préférable à l'éclusage de flottille et peut être manœuvré plus rapidement; le maximum de facilité peut être obtenu au moyen de doubles excluses.

(c) La chute des écluses devrait être aussi considérable que possible, partout où la configuration du sol le permet, le temps étant pris plutôt par le nombre d'écluses que par la chute. On croit qu'il serait possible de construire des écluses à action rapide avec portes de poutres et chute de 40 pieds, et une bonne partie du travail des canaux peut être plus facilement aménagé en vue des chutes considérables.

(d) Le minimum possible du nombre des écluses, la rapidité des manœuvres et les précautions prises pour que les bateaux puissent en peu de temps entrer dans les écluses et en sortir, feraient disparaître en grande partie les objections relatives aux délais.

25. La question du prisme du canal et de la profondeur des passes est importante, et, question d'éclusage à part, l'efficacité des travaux pour les navires dont les dimensions sont les plus grandes dépend de cette question.

(a) La question de la résistance des navires dans les passes restreintes demande à être étudiée à fond, vu la grande proportion des passes de ce genre sur les voies de communications entre les lacs et la mer. En sus d'une proportion suffisante de sections transversales du canal, eu égard à la maîtresse-section du bateau et d'une largeur suffisante pour permettre le passage de deux bateaux, la forme de la section est importante. L'expérience démontre que, dans certaines limites et avec une largeur suffisante de prisme, la profondeur au-dessous du bateau est essentielle à la rapidité et à la capacité de transport.

(b) Comme sections d'essai, on suggère un prisme minimum de 10,000 pieds carrés ou une proportion de 5.6 fois celle du prisme de l'écluse et de 6.2 fois celle du bateau, avec une profondeur d'environ 20 pour 100 en sus de la profondeur de l'écluse et de 25 pour 100 en sus du tirant d'eau du bateau, disons une profondeur de $33\frac{1}{2}$ pieds et une largeur moyenne de 300 pieds. En certains endroits, il serait à propos d'avoir une profondeur plus considérable aux dépens de la largeur, et dans d'autres il serait opportun de la réduire à 30 pieds. La prétention générale est que, lorsque la profondeur peut être facilement obtenue, il est avantageux de l'augmenter, et au fond des tranchées profondes cet excédent ne constitue qu'un article de dépense relativement minime.

(c) Dans les grandes eaux où la profondeur peut être augmentée en tout temps, cette question est moins importante, mais ici la profondeur facilite beaucoup la rapidité et l'action du gouvernail, et cela est important dans des passes aussi encombrées que les passes intermédiaires des lacs. A cause de cela et à cause de l'incertitude de la dérivation produite par le vent et les courants, les intérêts des lacs exigent des largeurs de 600 pieds et plus, selon la localité, pour les passes submergées, et nul doute que les conditions futures amèneront l'opportunité de porter cette largeur à un quart de mille, avec autant de profondeur, en sus du tirant d'eau, qu'il sera facilement praticable de donner.

(d) Dans la navigation du canal Welland, l'expérience a démontré que les ponts et autres constructions sont une source de difficultés qui nécessite beaucoup de soin de la part des navigateurs. Toute obstruction qui nuit à la rapidité diminue l'action du gouvernail et doit être évitée autant que possible.

V. Projets.

26. En outre du projet de navigation de première classe décrit dans les sections précédentes, un projet de navigation de deuxième classe correspond aux améliorations actuelles des lacs, à une partie considérable du commerce de cabotage, et à un vaste commerce général avec les ports secondaires ayant des havres d'une profondeur modérée. On présume qu'une navigation de ce genre se contenterait de dimensions équivalant aux trois quarts de celles dont il a été question ci-dessus en ce qui concerne les navires, les écluses et les prismes de canaux.

(a) Le navire aurait, hors-d'œuvre, une longueur de 405 pieds, une largeur extérieure de 45 pieds, et un tirant d'eau de $20\frac{1}{4}$ pieds, avec un déplacement net de 8,000 à 9,000 tonnes, et une capacité de cargaison de 4,000 à 6,400 tonnes. Les dimensions des écluses seraient de 420 pieds sur 48, avec une profondeur de 21 pieds sur le busc. La section minima du canal serait de 5,625 pieds carrés, ou une profondeur de 25 pieds et une largeur moyenne de 225 pieds. La nature des travaux est expliquée ci-dessus.

(b) Les dimensions ci-dessus s'appliquent à la flotte des lacs, à part quelques bateaux exceptionnels construits depuis deux ans pour transporter du minerai et susceptibles d'être chargés au point de tirer 20 pieds d'eau. Les plus gros de ces navires ont une longueur de 426 à 438 pieds, en largeur de 45.5 à 48.27, et transportent de 6,300 à 6,800 tonnes net sur 19 pieds, et 500 tonnes de plus sur 20 pieds d'eau. Les bateaux pour le service général sont maintenant presque tous des dimensions fixées, mais aucune limite ne saurait être assignée à divers genres de commerce, ni même au service général, nonobstant le fait que toutes les routes sont au-dessous de 1,000 milles. Il est à supposer cependant qu'il y aura toujours un commerce exigeant des navires dont les dimensions ne dépassent pas la limite fixée.

(c) En consultant les divers profils, on verra que la limite de profondeur à l'étiage de règle est, pour la rivière Sainte-Marie, de 17·9 pieds; pour le lac Saint-Clair, de 18·8, pour la Traverse du Four-à-chaux, de 19·13 pieds, et pour la rivière Niagara, de 17 pieds. En élevant le niveau du lac Érié, comme on l'a expliqué ci-dessus, plus de 21 pieds seraient donnés de Tonawanda au lac Saint-Clair, le lac Saint-Clair requerrait un pied additionnel, et la tête de la rivière au lac Huron près de 2 pieds. La rivière Sainte-Marie devra être approfondie de 3 pieds. La profondeur sur le radier de la nouvelle écluse est insuffisante si des changements peuvent être faits de façon à utiliser la limite, ainsi que dans l'écluse canadienne située en face.

(d) La limite actuelle du lac Supérieur est de 17·9 pieds, et entre les autres lacs 18·8 pieds. En contrôlant le niveau du lac Érié, et en continuant la politique d'approfondissement des passes à d'autres points, la règle d'étiage de 21 pieds pourra être obtenue, le tout en vue du programme d'amélioration ultérieure. L'extension de cette profondeur à n'importe quelle route conduisant à la mer n'entraînera pas de travaux extraordinaires excepté en ce qui concerne la construction des canaux. Comme on l'a déjà expliqué, cette construction peut, sans augmentation extraordinaire du coût, devenir un facteur essentiel d'une base ultérieure.

27. Comme mesure d'utilité prochaine et en attendant la mise à exécution de nouveaux projets, il serait peut-être possible d'améliorer le réseau canadien de canalisation, qui est maintenant presque achevé, de façon à suffire à presque toute la flotte des lacs telle qu'améliorée en vue de l'approfondissement récent du chenal principal.

(a) Le commerce du lac Supérieur s'est développé de façon à atteindre une profondeur de 14·2 pieds à l'étiage de règle, telle que fixée à la plate-forme inférieure de l'écluse de 1881, et celle des autres lacs à environ 14·5 pieds. La profondeur sur les buses des écluses terminales du canal Welland est de 13·7 pieds au lac Érié et de 14·3 au lac Ontario, et le canal a été ouvert depuis le printemps de 1887. Les canaux du Saint-Laurent maintenant en construction de Prescott à Montréal varient entre 14·4 et 16·2 pieds sur les buses des diverses écluses terminales.

(b) Il ne paraît pas y avoir de raison suffisante pour empêcher un plus grand développement du commerce avec les localités du lac Ontario, si ce n'est la longueur des écluses, les bateaux de l'extrémité supérieure du lac ayant dépassé les dimensions de ces écluses avant l'ouverture du canal élargi. Le nombre d'écluses, le temps qu'il faut pour les passer, et le manque d'un débouché suffisant du lac Ontario peuvent avoir contribué à ce résultat. Les écluses ont 270 pieds de long en dedans des chardonnets et 45 pieds de large, avec une profondeur de 14 pieds sur les buses.

(c) Les bateaux de la ligne Ogdensburg sont construits de façon à pouvoir passer dans ces écluses; ils ont 255 pieds de longueur, soit un pied de moins que la limite possible, 42 pieds de largeur, et portent une cargaison de 1,750 tonnes nettes, avec une profondeur de 14 pieds sur les buses. A 16 pieds de tirant d'eau la cargaison pourrait être augmentée jusqu'à 2,200 tonnes. Si les écluses avaient 125 pieds de plus en longueur, la cargaison serait de 3,600 tonnes, ou plus du double de la limite actuelle; cette limite a été à peu près celle des bateaux de service général sur les lacs, jusqu'à tout récemment, et elle représente une flotte nombreuse faisant le service de plusieurs lignes.

(d) L'élévation du niveau du lac Érié, tel que suggéré plus haut, donnera 16 pieds au point de partage du Welland. Quelques-unes des écluses terminales ne requerront aucun changement et d'autres pourront être agrandies, tandis qu'un très petit nombre auront besoin d'être reconstruites ou modifiées. Il serait peut-être impraticable d'élever les niveaux intermédiaires et les murs des écluses et de porter la longueur des écluses à 395 pieds. La facilité et la modicité du coût d'un pareil travail s'il eut pu être fait dès l'origine, relativement à sa valeur, fait espérer qu'il serait peut-être encore possible d'améliorer les travaux en voie d'exécution et ceux qui sont terminés. Un canal Saint-Laurent-Champlain pourrait ainsi être bientôt d'un avantage précieux pour certaines localités de la Nouvelle-Angleterre.

28. Le projet esquissé a pour but une navigation de première classe pour les plus gros types de navires de commerce océanique maintenant en usage, et aussi une navigation de deuxième classe adaptée au commerce actuel entre les lacs, au cabo-

tage et au commerce étranger de second ordre. Les diverses raisons invoquées ont pour but de déterminer un programme qui soit de nature à pouvoir assurer le succès ultérieur de la mise à exécution de tous les plans les plus propres à produire la plus grande somme d'utilité possible.

(a) On conçoit que grâce à l'amélioration progressive des passes intermédiaires, quelques-uns des travaux d'importance capitale seront entrepris, et que leur mise à exécution aura pour but d'étendre le parcours de la navigation de façon à rapporter le plus possible de profits immédiats sur les placements. On croit que cela pourra être fait en vue du programme ultérieur sans augmenter indûment le coût des améliorations. En d'autres termes, le canal à navires de Niagara pourrait être construit conformément au plan ultérieur, tout en renvoyant à plus tard cette partie des travaux qui peuvent être faits graduellement, à mesure qu'on en aura besoin, sans que ces délais puissent nuire au plan final. Jusqu'à quel point cela serait praticable, étant donnés ces travaux et d'autres du même genre, c'est ce qu'on ne saurait dire avant qu'un plan définitif ait été mûri sur la foi de renseignements détaillés.

(b) Ces remarques s'appliquent à d'autres travaux d'importance majeure et aussi à la question d'opportunité impliquée dans les améliorations suggérées pour le réseau actuel des canaux canadiens, ainsi que dans l'exécution immédiate des travaux de creusement destinés à relier le lac Saint-François au lac Champlain.

(c) Le plan de l'entreprise est basé sur des écluses de deux dimensions et adaptées à la navigation de première et de deuxième classe. Peu de temps après l'achèvement de l'ensemble des travaux, chacun de ces types devra être doublé, et cela avant que le mouvement du transport ait atteint les proportions de celui qui existe maintenant à la rivière Détroit. On ne présume pas que ces types répondront à tous les besoins. Il y a des navires dans la marine marchande et dans la marine militaire, des bateaux à roues latérales sur les rivières et les détroits, et des remorqueurs pour lesquels il faudra peut-être plus tard une écluse à flottille. On présume cependant que la pratique du remorquage sur les lacs des navires chargés de certains produits n'a été que la conséquence naturelle de l'économie du transport en grand qui est obligé de se conformer aux profondeurs limitées, ce qui offre un argument de plus en faveur de profondeurs plus considérables, l'économie étant encore plus considérable lorsqu'on peut réunir dans une seule carène les cargaisons de plusieurs embarcations à tonnage limité. Il est probable que l'approfondissement des passes aura pour effet de faire diminuer la tendance à organiser des flottilles de remorque.

29. Il est à désirer que l'on puisse arriver à régler le niveau du lac Érié, si cela peut être fait au moyen de travaux dans les environs de Tonawanda et du côté opposé de la Grande-Ile, non seulement comme amélioration du chenal creusé dans le roc près de l'embouchure de la rivière Détroit, mais aussi comme mesure d'amélioration radicale de la rivière Niagara, et pour contribuer à la construction du canal à navires de Niagara. On croit que l'amélioration du passage du lac Érié dans le lac Ontario suffirait à elle seule pour justifier cette entreprise.

(a) On a suggéré d'élever de 228 pieds l'étiage du lac Érié. Ce chiffre est choisi arbitrairement comme correspondant à 16 pieds dans le canal Welland, et cette élévation n'atteindrait pas la limite des eaux hautes, de sorte qu'elle n'impliquerait aucune question de dommages extraordinaires; mais, d'un autre côté, cela ne donne pas la mesure exacte de ce qui peut ou pourrait être tenté sans imprudence. En tenant judicieusement compte de la pente de la rivière Niagara, l'eau à Tonawanda serait élevée de 7 à 8 pieds au-dessus de l'étiage régulier.

(b) Pour obtenir le résultat ci-dessus il faudrait faire des améliorations considérables au goulet de la Roche Noire et creuser la rivière et l'embouchure sur un parcours de cinq ou six milles pour avoir de 30 à 33 pieds d'eau. L'excavation dans la faîte de partage du canal entre Tonawanda et la crête de la montagne, près de Lockport, serait considérablement réduite.

(c) Le tracé général du canal, tel que proposé en 1889, semble préférable à tout autre, avec une modification possible en faveur de l'établissement de la ligne le long du cours général du ruisseau Tonawanda et du canal Érié entre la rivière Niagara et le "goulet" à Lockport. De tous les tracés qui ont été étudiés depuis la rivière

Niagara en descendant, nul autre n'offre autant d'avantages à cause de la continuité du roc à travers lequel passe le lit du cours d'eau, de la profondeur limitée en aval de Tonawanda et de l'impraticabilité d'un prolongement du niveau du lac Érié plus loin, en aval.

(d) Des explorations et des études très soigneuses seront requises pour déterminer la praticabilité réelle de la solution suggérée ici. Elle est évidemment à désirer, et un examen superficiel semble avoir démontré qu'elle n'est pas impossible.

30. Le développement de toute profondeur utile à travers les passes intermédiaires des grands lacs n'implique aucun travail d'expérimentation :

(a) Sur un parcours de plus de 900 milles entre Chicago et Buffalo, les obstructions à une profondeur de 30 à 33 pieds couvrent une distance d'environ 44 milles, soit à peu près la même que celle des obstructions à une profondeur de 27·2 pieds sur le Saint-Laurent amélioré en aval de Montréal. Sur cette distance, 18 milles se trouvent à travers le lac Saint-Clair, et sont en majeure partie, affirme-t-on, composés de matériaux des plus faciles à draguer, pas plus difficiles que n'étaient ceux du lac Saint-Pierre sur le Saint-Laurent. Dix à 11 milles sont près de l'embouchure de la rivière Détroit, et l'on sait qu'ils sont en partie composés de roc vif. On a formulé des plans pour ce travail. S'ils sont trop lents ou dispendieux, il sera possible d'assécher le chenal américain et de faire le travail plus rapidement et d'une façon satisfaisante probablement à meilleur marché. Les 15 milles qui restent se composent de battures disséminées çà et là et dont le dragage n'est pas supposé devoir offrir de difficultés spéciales.

(b) La route de l'entrée dans le lac Supérieur par la rivière Sainte-Marie, impliquera 27 milles d'approfondissement, à part le canal. On sait qu'une partie de ce parcours est en grès friable et feuilleté, qui, en certains endroits, cède à l'effort des dragueurs, et il est probable que l'on se procurerait des machines pour l'enlever avec succès si une amélioration radicale rendait cela nécessaire.

31. A l'est du lac Ontario, les données sont, en partie, seulement conjecturales; cependant certaines particularités sont évidentes et l'énormité des travaux est la seule condition extraordinaire qui soit impliquée.

(a) La flotte de dragueurs qui depuis une période d'années a été employée à creuser le Saint-Laurent à une profondeur de 27·2 en aval de Montréal, n'aura qu'à continuer son service comme elle le fait maintenant pour atteindre 30 et 33 pieds. L'amélioration du lac Saint-Louis et du lac Saint-François est la continuation d'un travail d'un caractère différent, mais d'une étendue beaucoup moins considérable. On croit que l'amélioration des battures du lac Champlain sera moins difficile, vu que les matériaux à enlever sont probablement composés en grande partie d'alluvion. Il ne semble pas y avoir de raison pour que la rivière Hudson en aval de la digue de l'Etat à Troy soit, dans son ensemble, plus difficile à draguer que le Saint-Laurent, et la somme de travail est beaucoup moins considérable.

(b) La rive américaine, le long des rapides du Saint-Laurent entre Ogdensburg et Saint-Régis, semble la plus avantageuse pour un canal à navires de première classe, et l'on s'attend à ce qu'une étude complète par les ingénieurs fasse découvrir des facilités toutes spéciales. Entre le lac Saint-François et le lac Champlain, le tracé méridional, exploré par M. Barstow, semble offrir des avantages en ce sens qu'il est d'environ 26 milles plus court que tous les autres et offre en outre beaucoup moins de hauts-fonds. Il faudra en faire une étude détaillée pour faire ressortir ses avantages. Un canal à navires, du lac Champlain à l'Hudson de marée, entraînera des tranchées, formidables et le barrage de la vallée en amont de Waterford. A part l'énormité des travaux il ne semble pas y avoir d'obstacles importants, et la difficulté des tranchées, qui est devenue moins formidable depuis quelques années, pourra diminuer considérablement lors de l'étude finale ayant pour objet le travail pratique.

(c) Il reste peu à dire au sujet de la route de Mohawk. Le fait de partage à l'ouest de Little-Falls est une vallée comblée, et cette découverte promet de meilleures conditions que celles qui avaient été prévues jusqu'à présent. Les renseignements recueillis dans cette enquête ont fait prévaloir une opinion plus favorable au sujet de ce tracé, mais la meilleure manière de procéder n'est pas encore évidente, et avant d'en arriver à une conclusion il faut attendre l'épreuve des études finales et d'un projet mûrement délibéré.

VI. Divers.

32. Les données relatives aux glaces sont incomplètes, et des déductions générales ne sauraient être judicieusement faites. Les dates, qui en certains cas ont été recueillies d'une façon continue depuis cinquante ou quatre-vingts ans, ne révèlent aucun changement absolu comme celui qui résulterait d'une modification du climat, et il semble que la saison moyenne de la glace pour n'importe quelle période de vingt ans peut être prise en substance comme représentant la moyenne de toute autre période de vingt ans ou plus. Il semble y avoir une augmentation systématique, uniforme et assez considérable dans la durée à partir du 37ème degré de latitude nord jusqu'aux terres hautes du Canada, au nord desquelles l'augmentation est moins accentuée. Le courant des rivières et cours et la nature des nappes d'eau semblent aussi exercer une influence. Les variations normales n'ont pas été étudiées.

33. Les données sur les fluctuations des lacs sont également incomplètes. Ces données n'indiquent pas de changements qui pourraient être attribués à la précipitation ou à la chute des pluies ou au séjour de l'homme sur la région du partage des eaux. Il paraît que durant la première moitié du siècle les niveaux extrêmes, tant pour les grandes crues que pour les eaux basses, étaient plus prononcés que pendant la dernière moitié, dans la région des trois lacs supérieurs, tandis qu'il n'y a pas de différence spéciale en ce qui concerne la région des lacs inférieurs et du Saint-Laurent. De 1815 à 1830 l'eau semble avoir été plus basse dans tous les lacs que pendant la période actuelle, à l'exception du lac Champlain, qui depuis trente ans a eu les eaux les plus hautes et les plus basses qui aient été remarquées depuis soixante-dix ans. Les conditions ne semblent pas être normalement semblables dans tous les lacs, et il est rare que tous coopèrent à une crue ou à une baisse; ce fait tend à égaliser les conditions.

34. L'approfondissement progressif des chenaux ne semblent pas avoir affecté les niveaux excepté à Montréal, où l'eau a subi une baisse locale d'un pied ou plus, et cela est évidemment dû aux conditions spéciales des environs. On n'a fait aucune étude spéciale de cette question; cependant, on prévoit que l'amélioration radicale de la passe entre le lac Huron et le lac Érié produira un effet sensible sur le niveau des lacs Huron et Michigan. Comme la majeure partie de cet effet se produira dans le delta de la Saint-Clair et dans le bief d'aval de la rivière Détroit, il pourra être marqué en grande partie par l'élévation du niveau du lac Érié. L'amélioration de la rivière Saint-Mari peut avoir fait baisser l'eau aux écluses, et il faut s'attendre à ce que de nouveaux agrandissements produisent le même effet. Le projet radical examiné ici abaissera le niveau des écluses presque aussi bas que le niveau du lac Huron.

35. Le fait d'élever de 228 pieds le niveau du lac Érié fera monter d'environ 1 pied le niveau du lac Saint-Clair, autant que l'on peut en conclure du résultat d'une étude sur les relations de jaugeage, et l'effet disparaîtrait à la tête du delta de la Saint-Clair. Cependant l'enquête n'a pas été suffisante pour permettre d'obtenir un résultat concluant et définitif. On n'a pas trouvé de raison suffisante pour la réglementation du niveau des lacs autres que l'Érié, et celle-ci trouve sa justification, en grande partie, relativement au canal à navires de Niagara.

36. En ce qui concerne les futurs travaux relatifs à la navigation, l'on peut dire que l'expérience de ces dernières années, tant en ce pays qu'en Europe, a révolutionné le développement de l'outillage et des méthodes de creusement des grandes tranchées, et ces travaux peuvent maintenant être entrepris avec confiance en ce qui concerne le coût et la durée; de plus, on a constaté que l'on peut creuser des canaux à travers le roc en s'y prenant de telle façon que le coût par mille n'excède pas beaucoup celui de la construction à travers les terrains généralement traversés par les canaux. On peut aussi s'attendre à des progrès dans l'excavation en pleine terre partout où la situation est avantageuse. En fait de travaux submergés les progrès ont été notables, et l'on doit attendre beaucoup de l'amélioration des machines à dragage hydraulique. Il y a aussi en opération des machines capables de creuser dans plusieurs espèces de roches friables et stratifiées. En fait de construction, la maçonnerie monolithe a fait de notables progrès; cette pierre artificielle est à meilleure marché

et de beaucoup supérieure pour une grande partie des travaux en question ; en fait de métaux, il n'y a presque pas de limite à ce qui peut être tenté. Bien que les découvertes récentes aient fourni des ressources dont l'épreuve n'est plus à faire pour la solution de tous les problèmes, la prochaine série de grands travaux amènera probablement de nouveaux progrès, de sorte qu'il ne peut y avoir de doute quant au côté pratique de l'exécution.

Les erreurs, s'il s'en produit, proviendront probablement du fait que l'on n'aura pas considéré suffisamment tous les éléments du problème, et dans des entreprises ayant des proportions aussi énormes une erreur implique une perte en comparaison de laquelle le simple coût des données et des études requises est une quantité très minime.

CONCLUSIONS.

Après avoir considéré cette question sous ses divers aspects nous concluons :

Premièrement. Qu'il est entièrement praticable de construire et d'améliorer des lignes navigables pouvant livrer passage à toute navigation, à quelque catégorie qu'elle appartienne, qui puisse être désirée entre les divers grands lacs et les côtes maritimes, et d'y faire passer le commerce indigène et étrangers, et que, dans notre opinion, il serait sage de prendre des mesures pour assurer la construction d'une voie de navigation intérieure ayant une profondeur navigable de pas moins de 28 pieds.

Secondement. Que, à partir des têtes des lacs Michigan et Supérieur, la route la plus avantageuse est à travers les divers grands lacs et leurs passes intermédiaires et le canal à navires projeté de Niagara (de Tonawanda à Olcott) au lac Erié ; et que le littoral maritime canadien peut être atteint à partir du lac Ontario par le fleuve Saint-Laurent, et le littoral maritime américain peut être atteint, à partir du lac Ontario, par le fleuve Saint-Laurent, le lac Champlain, et la rivière Hudson, ou par la vallée Oswégo-Onéida-Mohawk et la rivière Hudson.

Troisièmement. Que les routes entre lesquelles on pourra choisir à partir du lac Ontario jusqu'à la rivière Hudson exigeront des mesurages complets ainsi qu'une étude complète des considérations économiques, avant que leurs avantages relatifs puissent être déterminés.

Quatrièmement. Qu'une réglementation modérée des niveaux du lac Erié et de la rivière Niagara en amont de Tonawanda pourrait être justifiée relativement au canal à navires de Niagara, la décision à ce sujet devant dépendre d'une étude complète des conditions physiques.

Cinquièmement. Que le programme devrait avoir en vue le développement ultérieur du plus haut degré possible de capacité utile, que les plans de tous les travaux devraient être établis sur cette base, que l'exécution pratique de ces travaux devrait s'y conformer, excepté en tant que les travaux pourraient, sans inconvénients, être progressivement développés en proportion des exigences réelles du commerce.

Sixièmement. Qu'il est praticable d'effectuer les travaux par sections distinctes, et dans les diverses sections, en partie, graduellement, chaque pas en avant ayant sa justification économique, de façon à ce que les avantages suivent de près la dépense sans attendre l'achèvement de tout le système dans son ensemble.

Septièmement. Que l'achèvement de tout le système dans son entier, aussitôt que les projets acceptables pourront être mûris et exécutés économiquement, est peinement justifié.

Huitièmement. Que le canal à navires de Niagara devrait être entrepris d'abord, et incidemment l'élargissement et l'approfondissement des passes intermédiaires des lacs, le tout dans l'ordre logique du développement, et cette partie du projet pouvant être étudiée et délibérée en moins de temps que les autres.

Comme corollaire à la question principale et en vue des énormités des intérêts en jeu, l'étude approfondie de toutes les conditions physiques pouvant déterminer les effets des travaux projetés ou influencer sur la nature ou les particularités d'un plan, devrait être terminée ; cependant, ceci ne doit pas nécessairement retarder la con-

ception des plans ni le commencement des travaux, mais devra probablement influencer sur la manière dont ils devront être achevés. Il est ordinairement praticable de donner aux plans une élasticité suffisante pour couvrir toute marge d'incertitude impliquée dans ces considérations.

En vue du caractère et des relations internationales d'au moins une partie des travaux qui seront requis et en vue des intérêts riverains qui sont en jeu, il semblerait opportun de confier les études et projets, ainsi que l'exécution des travaux, à la surveillance d'une commission autorisée à exercer certaines fonctions internationales d'un caractère limité.

Spécifiquement, les affaires requérant une action immédiate peuvent être résumées comme suit :—

RECOMMANDATIONS.

I. Que des mesurages, études et examens complets soient faits et que toutes les données nécessaires pour mûrir des projets soient recueillies pour—

- (a) Contrôler le niveau du lac Erié et établir la projection du canal à navires de Niagara ;
- (b) Développement de la route Oswégo-Onéida-Mohawk ;
- (c) Développement de la route Saint-Laurent-Champlain ;
- (d) Amélioration de la rivière Hudson à l'eau de marée ;
- (e) Amélioration des passes intermédiaires des lacs.

II. Que, jusqu'à ce que les questions générales aient été complètement élucidées, l'on continue à collectionner et à résumer tous les renseignements existants et à ajouter à ces données au moyen de reconnaissances et d'enquêtes.

III. Qu'un mesurage systématique du débit des divers lacs et une détermination finale de leurs niveaux soient entrepris.

IV. Les mesurages et études complètes, avec les mesurages du débit des divers lacs et une enquête complète sur les questions collatérales, ne coûteront pas moins de \$600,000 et requerront plusieurs années de travail.

Il est possible que le mesurage du débit des lacs et la détermination finale des niveaux puissent être faits tout aussi bien par d'autres moyens, et ce travail peut être estimé à \$250,000 à répartir sur un certain nombre d'années ; il devrait être entrepris immédiatement à cause de la baisse générale de l'eau dans toute la région lacustre, baisse sur la durée de laquelle il ne faudrait pas compter.

Les mesurages, études et enquêtes spécifiques sont en eux-mêmes évalués à \$350,000, et ils dureront deux ou trois ans. Sur cette somme pas moins de \$150,000 devraient être affectées aux dépenses de la première année, avec toute somme supplémentaire qui pourrait être requise pour mesurer le débit des lacs, \$100,000 devant être affectées à ce dernier travail pour la première année.

Respectueusement soumis,

JAMES B. ANGELL,
JOHN E. RUSSELL,
LYMAN E. COOLEY.

INDEX

	Page dans le rapport du ministre.	Par- tie.	Page.
A			
ACCIDENTS :—			
Chemin de fer Intercolonial.....		I	65
Chemin de fer de l'Île du Prince-Édouard.....		I	94
Chemins de fer en général. <i>Voir aussi</i> "Statistique des chemins de fer".....		I	31
ARCHIBALD, M. P. S. <i>Voir</i> "Ingénieur en chef de l'Intercolonial".....		I	38-73
B			
BLAIR, l'hon. A. G. <i>Voir</i> "Rapport du ministre".....	ix		
BOYD, M. J. <i>Voir</i> "Canal du Saut-Sainte-Marie".....		I	97
BROWN, M. F. R. F. <i>Voir</i> "Surintendant de la division mécanique".....		I	55
C			
CANAL TRENT :—			
Description des travaux.....	lxxvii	I	
Dépenses.....		II	21
Exploitation et entretien.....		I	26
Nouveaux travaux.....	lxxix		
Rapport de l'ingénieur-surintendant.....		I	113
Niveau de l'eau à chaque écluse.....		I	116
CANAL WELLAND :—			
Dommages faits aux propriétés.....		I	148
Description du canal, etc.....	lxvii		
Dépenses.....		II	13
Amendes perçues.....		I	149
Ancien canal.....		I	144
Exploitation et entretien.....		I	28
Rapport de l'ingénieur-surintendant.....		I	138
Profondeur de l'eau sur les buses.....		I	149
CANAUX DE WILLIAMSBURG :—			
Description des travaux.....	lxiv		
Dépenses.....		II	12
Exploitation et entretien.....		I	27, 133
Rapport de l'ingénieur-surintendant.....		I	126, 133
CHAPPELL, M. J. J., comptable, division du matériel.....		I	88
COMPTABLE en chef de l'Intercolonial—Relevés du		I	48
Embranchement de Windsor.....		I	74
CARTES accompagnant le rapport.....		I	1
COMPTABLE de la division mécanique de l'Intercolonial.....		I	60
CANAL MURRAY :—			
Description des travaux.....	lxvi		
Équipement.....		I	20
Dépenses.....		II	20
Exploitation et entretien.....		I	26
Rapport de l'ingénieur-surintendant.....		I	134
COMITÉ des chemins de fer du Conseil privé—Rapport du secrétaire.....		I	155
CHEMIN de fer Oxford et New-Glasgow—Dépenses de construction.....		II	36
CANAL RIDEAU :—			
Rapport de l'ingénieur-surintendant.....		I	117
Dépenses.....		II	17
Description des travaux.....	lxxiv		
Exploitation et entretien.....		I	26
Embranchement de Perth.....	lxxv		
Profondeur de l'eau sur les buses.....		I	122
CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE :—			
Construction et exploitation.....	lxix	I	16
Dépenses.....		II	23
Rapport du surintendant.....		I	97

	Page dans le rapport du ministre.	Partie.	Page.
C			
CANAL DE SOULANGES :—			
Construction		I	16
Description des travaux.....	lxxx		
Rapport de l'ingénieur.....		I	100
Dépenses.....		II	24
CANAL DE SAINT-PIERRE :—			
Description des travaux	lxxx	I	22
Dépenses de construction.....		II	5
Exploitation et entretien		I	28
Rapport de l'éclusier et receveur		I	151
CHEF d'exploitation des chemins de fer de l'Etat—Rapport du :—			
Intercolonial		I	33
Ile du Prince-Edouard.....		I	76
Embranchement de Windsor.....		I	72
CHEMIN de fer de l'Ile du Prince-Edouard :—			
Accidents.....		I	94
Comptable et trésorier, états de comptes.....		I	82
Comptes du capital et du revenu.....	xviii		
Dépenses de construction		II	38
Rapport du chef d'exploitation		I	76
Longueur de la ligne.....	xviii		
Comptable de la division mécanique.....		I	88
Matériel roulant.....		I	13
Frais d'exploitation.....		I	13
Rapport du surintendant.....		I	77
CANAL DU RAPIDE PLAT :—			
Agrandissement.....		I	21
Entretien.....		I	133
Description des nouveaux travaux.....	lxv		
Rapport de l'ingénieur-surintendant.....		I	126-133
CANAL TAY, dépenses— <i>Voir</i> "Canal Rideau"		II	22
CANAL DES GALOPS :—			
Construction.....		I	128
Agrandissement.....		I	21
Améliorations.....		I	22
Entretien.....		I	134
Nouveaux travaux.....	lxv		
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	128
CANAL DE GRENVILLE :			
Description des travaux.....	lxxiii		
Dépenses.....		II	15
Exploitation et entretien.....		I	25
Rapport de l'ingénieur-surintendant.....		I	106
Profondeur de l'eau sur les buscs.....		I	111
CANAL DE LACHINE :—			
Construction.....		I	19
Dépenses.....		II	7
Agrandissement.....	lxi		
Amendes perçues.....		I	112
Exploitation et entretien.....		I	23
Rapport de l'ingénieur-dirigeant.....		I	103
Profondeur de l'eau sur les buscs.....		I	108
CANAL DE CORNWALL :—			
Construction et agrandissement.....		I	20
Description des travaux	lxiii		
Dépenses.....		II	11
Exploitation et entretien.....		I	27-131
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	123-131
CANAL DE CULBUTE :—			
Dépenses.....		II	16
Exploitation.....		I	25
COMMISSION des voies de grande navigation—Rapport des Etats-Unis.....	lxxxi	VII	3
CHEMIN de fer de Prolongement-Est—Dépenses de construction.....		II	33
CANAL DE LA POINTE FARRAN :—			
Construction.....		I	20
Description des travaux.....	lxiv		
Entretien		I	133
Rapport de l'ingénieur-surintendant.....		I	126-133

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	Page dans le rapport du ministre.	Par- tie.	Page.
C			
CHEMIN de fer Canadien du Pacifique :—Travaux d'arbitrage dans la Colombie-Britannique	xiv	I	14
Dépenses de construction		II	39
Rapport de l'ingénieur-inspecteur		I	95
CHEMIN de fer du Cap-Breton :—Dépenses de construction		II	35
CANAL de Carillon :—			
Amendes perçues		I	112
Description du canal	lxxiii		
Dépenses		II	15
Exploitation et entretien		I	25
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	106
Profondeur de l'eau sur les buscs		I	111
CHEMIN de fer d'embranchement de Carleton :—Dépenses de construction		II	34
CANAL de Chambly :—			
Description du canal	lxxvii		
Dépenses		II	19
Amendes perçues		I	112
Exploitation et entretien		I	24
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	107
Profondeur de l'eau sur les buscs		I	109
CHEMIN de fer Annapolis et Digby :—Dépenses pour construction		II	40
COMPTABLE et auditeur du ch. de fer I.P.-E.—Relevés		I	82
COMPTABLE du département :—Relevés		II	3
Dépenses pendant l'exercice		II	3
" pour construction et entretien des canaux		II	5
" et recettes de l'Intercolonial		II	32
Remboursements de péages de canaux		II	31
Péages perçus sur chaque canal		II	26
Loyers de chutes d'eau, etc.		II	30
Subventions aux chemins de fer		II	42
CANAL de la Baie-Verte :—Dépenses pour levé hydrographique		II	6
CANAL de Beauharnois :—			
Description	lxii		
Dépenses		II	8
Exploitation et entretien		I	24
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	105
Profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse		I	109
D			
DESBARATS, M. G. J.—Voir "Travaux d'arbitrage du C. P. R."		I	95
DEVLIN, M. R.—Voir "Statistique des canaux"		V	3
DOULL, M. W. S.—Voir "Etats divers."		IV	3
Dépenses pour les canaux		lvi	3
DIVISION de Montréal (canaux).—Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	103
Canal de Beauharnois		I	105
Canaux de Carillon et de Grenville		I	106
Canal de Chambly		I	107
Profondeur d'eau sur les buscs		I	108
Amendes perçues		I	112
Canal de Lachine		I	103
Ecluse de Sainte-Anne		I	105
Ecluse de Saint-Ours		I	106
DIVERS états :—			
Contrats concernant subventions pour aider à la construction de chemins de fer		IV	10
Contrats passés		IV	3
Terres cédées par le ministère		IV	20
Propriétés achetées ou endommagées		IV	12
Chutes d'eau et autres propriétés louées		IV	6
DIVISION du Saint-Laurent :—			
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	123-131
Profondeur de l'eau sur les buscs			136

	Page dans le rapport du ministre.	Partie.	Page.
E			
ECLUSE DE SAINTE-ANNE :—			
Description des travaux	lxxii		
Dépenses		II	14
Exploitation et entretien		I	25
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	105
Profondeur de l'eau sur les buses		I	110
ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS :—			
Description des travaux	lxxvi		
Dépenses		II	18
Exploitation et entretien		I	24
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	106
Profondeur de l'eau sur les buses		I	110
EMBRANCHEMENT DE WINDSOR :—			
Comptable et trésorier—Etat de compte		I	74
Rapport de l'ingénieur en chef		I	72
Description du chemin	xviii		
Recettes		I	12
Longueur de la route		I	4
H			
HUGGAN, M. Voir "Comptable et auditeur, ch. de fer I.P.-E."		I	82
I			
INGÉNIEUR EN CHEF et député du ministre—Rapport du :—			
Accidents sur les chemins de fer pendant l'exercice		I	31
Canal de Beauharnois—Exploitation et entretien		I	24
Chemin de fer du Pacifique—Travaux d'arbitrage		I	14
Statistique des canaux		I	30
Canal de Carillon et Grenville—Exploitation et entretien		I	25
Canal de Chambly—Exploitation et entretien		I	24
Canal de Cornwall—Construction et agrandissement		I	20
Exploitation et entretien		I	27
Canal de Culbute		I	25
Dates de l'ouverture et de la clôture des canaux		I	22
Dimension des écluses des différents canaux		I	23
Canal de la Pointe Farran—Construction		I	20
Canal des Galops—Agrandissement		I	21
Améliorations		I	22
Pièces incluses dans le rapport		I	3
Canal de Lachine—Construction et agrandissement		I	19
Exploitation et entretien		I	23
Canal du lac Saint-Louis		I	19
Longueur des chemins de fer du Canada		I	31
Canal Murry—Equipement		I	20
Exploitation et entretien		I	27
Opérations des chemins de fer de l'Etat		I	5
Chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard		I	13
Statistique des chemins de fer		I	31
Subventions aux chemins de fer		I	29
Chemins de fer sous le contrôle de l'Etat		I	4
Canal du Rapide-Plat—Agrandissement		I	21
Canal Rideau—Exploitation et entretien		I	26
Matériel roulant des chemins de fer		I	32
Canal du Saut-Sainte-Marie—Construction		I	16
Canal de Soulanges—Construction		I	16
Ecluse de Sainte-Anne—Construction et entretien		I	25
Ecluse de Saint-Ours—Construction et entretien		I	24
Canal de Saint-Pierre—Entretien		I	28
Canal de la Vallée de la Trent—Construction		I	19
Exploitation et entretien		I	26
Canal de Welland—Exploitation et entretien		I	28
Canaux de Williamsburg—Exploitation et entretien		I	27
Embranchement de Windsor		I	12
INGÉNIEUR EN CHEF de l'Intercolonial—Rapport de			
Embranchement de Windsor		I	38
		I	72

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	Page dans le rapport du ministre.	Par- tie.	Page.
I			
INSPECTEUR des canaux—Rapport de l'.....		I	152
INTERCOLONIAL :—			
Accidents.....		I	66
Comptable et trésorier—Etats de compte.....		I	48
Comptes du capital et du revenu.....	xvi		
Rapport de l'ingénieur en chef.....		I	38
Description de la route.....	xvi		
Dépenses.....		II	32
Rapport du chef d'exploitation.....		I	33
Longueur de la route.....	xv	I	4
Comptable de la division mécanique.....		I	60
Surintendant de la division mécanique.....		I	55
Matériel roulant.....		I	7
Statistique du trafic.....		I	6
Frais d'exploitation.....		I	8, 36
L			
LAC SAINT-LOUIS.....		I	104
Dépenses.....		II	10
LIGNE directe entre Montréal et l'Europe, dépenses de construction.....		II	37
LE SAINT-LAURENT et les lacs :—			
Description de la route.....	lix		
Dépenses pour levés hydrographiques.....		II	9
Levés hydrographiques.....		I	130
Profondeur de l'eau sur les buses.....		I	137
M			
MACDONALD, M. A. Voir "Surintendant du ch. de fer I. P.-E.".....		I	77
MARCEAU, M. E. Voir "Division de Montréal".....		I	103
MATHESON, M. J. D. Voir "Canal Saint-Pierre".....		I	151
MONRO, M. T., Voir "Canal Soulanges".....		I	100
MINISTRE—Rapport du :—			
Canal de Beauharnois.....		lxii	
Canaux en général:—			
Dépenses pour travaux.....		lvi	
Revenu.....		lvii	
Canal de Carillon.....		lxxiii	
Chemin de fer Canadien du Pacifique—transactions de l'Etat.....	xii, xxiii		
Canal de Chambly.....		lxxvi	
Canal de Cornwall.....		lxiii	
Commission des cours de grande navigation.....		lxxxii	
Canal de la Pointe Farran.....		lxxiv	
Canal des Galops.....		lxv	
Canal de Grenville.....		lxxiii	
Chemin de fer Intercolonial—description du chemin.....			
Compte du capital.....		xv	
Compte du revenu.....		xvi	
Statistique du trafic.....		xvi	
Canal de Lachine—travaux d'agrandissement.....		lxi	
Subvention en terres.....		xlvii	
Route de Montréal, Ottawa et Kingston.....		lxxvii	
Canal Murray.....		lxvi	
Canal Rideau—division de Perth.....		lxxix	
Ch. de fer de l'Île du Prince-Edouard—longueur et description de la ligne.....			
Compte du capital.....		xviii	
Compte du revenu.....		xviii	
Chemins de fer:—			
Dépenses de construction.....		x	
Subventions.....		xi	
Exploités en Canada.....		ix	
Par l'Etat.....		xv	
Sommaire de la statistique.....		ix	
Canal du Rapide Plat.....		lxv	
Canaux du Richelieu et du Lac Champlain.....		lxxv	
Navigation du Rideau et embranchement de Perth.....		lxxiv	

	Page dans le rapport du ministre.	Partie.	Page.
M			
MINISTRE—Rapport du— <i>Suite.</i>			
Canal du Saut-Sainte-Marie	lxix		
Canal de Soulanges	lxxx		
Service du <i>Stanley</i> entre l'Île du Prince-Edouard et le Nouv.-Brunswick..	xviii		
Lignes subventionnées	xix		
Ecluses de Sainte-Anne	lxxii		
Fleuve Saint-Laurent et les lacs—description des canaux	lix		
Ecluse et barrage de Saint-Ours	lxxvi		
Canal de Saint-Pierre	lxxx		
Communication transcontinentale—tableau des distances	xi		
Canal de Trent	lxxvii		
Canal Welland	lxvii		
Canaux de Williamsburg	lxiv		
Embranchement de Windsor	xvii		
P			
PHILLIPS, M. A. T.— <i>Voir</i> “ Canal Rideau ”		I	117
POTTINGER, M. D.— <i>Voir</i> “ Chef d'exploitation ”		I	33
R			
REVENU des canaux	lvii	I	152
RIVIÈRE RICHELIEU et lac Champlain	lxxv		
RIDOUT, M. T. <i>Voir</i> “ Statistique des chemins de fer ”		VI	3
ROGERS, M. R. B. <i>Voir</i> “ Canal de Trent ”		I	113
RUBIDGE, M. T. S. <i>Voir</i> “ Division du Saint-Laurent ”		I	123-131
ROUTE TRANSCONTINENTALE par chemins de fer	xi		
S			
STATISTIQUE DES CANAUX :—			
Rapport de l'ingénieur en chef		I	30
Commerce de transport étranger		V	27
Prix de transport du grain		V	15
Commerce de transit		V	25
Recettes	lviii	V	3
Comparaison de différentes routes des Etats-Unis		V	10
Fret à destination de l'est et de l'ouest		V	8
Exportations de Chicago par les lacs		V	14
Grain descendu par le canal Welland		V	4
“ à Montréal par le G.-T. et le C. P.		V	5
“ par les canaux		V	5
“ aux ports maritimes par les voies concurrentes		V	5
Transbordement du grain à Kingston		V	6
C. Tonnage de certains articles passés par les canaux de New-York		V	30
D. “ “ “ le canal Welland		V	32
E. “ “ “ acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erie		V	34
“ “ “ acquittés à Oswégo par le canal Erie		V	35
F. “ “ “ Welland		V	36
G. “ “ “ passés par le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis		V	37
H. Quantité des céréales passées par le canal Welland et les canaux de New-York, et transportées par les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence		V	38
I. Fret descendu par le canal Welland sur des navires canadiens et américains		V	39
Fret monté par le canal Welland sur des navires canadiens et américains		V	44
Fret passé par le canal Welland en descendant et en montant		V	45
J. Liste des gros navires allégés à Port-Colborne		V	46
K. Fret descendu du lac Erie à Montréal		V	58
L. Fret monté de Montréal au lac Erie		V	60
M. Fret passé par le canal Welland, allant de ports américains à des ports américains		V	62

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

	Page dans le rapport du ministre.	Par- tie.	Page.
S			
<i>STATISTIQUE DES CANAUX—Suite.</i>			
N. Navires chargés de grain partis de ports à l'ouest de Port-Colborne et allant à Montréal; quantité de grain transbordée à Kingston et quantité transportée à Montréal.....		V	64
Récapitulation du relevé N.....		V	65
O. Quantité de grain descendu par le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains.....		V	66
P. Récapitulation du relevé O.....		V	67
Q. Etat comparatif de la quantité de grain descendu à Kingston en 1894-95.....		V	68
R. Navires, tonnage, passagers et fret descendus par les rapides du Saint-Laurent.....		V	68
S. Houille passée par le canal Welland.....		V	69
T. " par les canaux du Saint-Laurent.....		V	69
U. Fret descendu par le canal Welland jusqu'à Montréal, quantité destinée aux ports d'Ontario et aux ports américains.....		V	70
Récapitulation du relevé U.....		V	82
V. Sommaire du fret descendu par le canal Welland, sur lequel pleins péages ont été payés.....		V	85
Etat comparatif des recettes sur tous les canaux en 1894 et 1895.....		V	88
Etat comparatif du grain et du bois passés par les canaux en 1894 et 1895.....		V	90
Statistique du trafic des canaux.....		V	92
1. Welland, détails du trafic.....		V	92
2. " de plein parcours.....		V	96
3. " intermédiaire.....		V	100
4. Saint-Laurent, détails du trafic.....		V	104
5. " de plein parcours.....		V	108
6. " intermédiaire.....		V	112
7. Ottawa, détails du trafic.....		V	116
8. Chambly ".....		V	120
9. Rideau ".....		V	123
10. Saint-Pierre ".....		V	126
11. Vallée de la Trent, détails du trafic.....		V	127
12. Murray ".....		V	130
13. Saut-Sainte-Marie ".....		V	133
14. Trafic sur ces canaux, d'après classification.....		V	136
15. Sommaire du trafic sur ces canaux.....		V	142
16. Péages perçus chaque mois sur tous les canaux.....		V	148
17. Nombre, tonnage, etc., des navires passés par tous les canaux.....		V	150
18. Tableau comparatif du trafic total passé par tous les canaux.....		V	154
19. Nombre et tonnage des navires passés par le canal Welland.....		V	155
20. Nombre et tonnage des navires passés par les canaux du Saint-Laurent.....		V	158
21. Nombre et tonnage des navires passés par les canaux Rideau, Ottawa et Chambly.....		V	161
22. Tarif révisé des péages.....		V	164
<i>STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER:—</i>			
Accidents (fatals) pendant l'exercice.....		VI	6
Sommaire des accidents.....	xii	VI	58
Aide (gouvernement et municipalité) promise aux chemins de fer terminés et en construction.....		VI	5
Aide accordée aux chemins de fer par les gouvernements.....		VI	63
" " " " municipalités.....		VI	69
Sommaire de l'aide accordée.....		VI	80
Capital—Etat du capital employé.....		VI	16
Particularité de construction des chemins de fer.....		VI	20
Rapport de l'ingénieur en chef.....		I	31
Recettes.....		VI	46
Fret transporté.....		VI	40
Développement des chemins de fer depuis 1835.....		VI	3
Lignes appartenant à des compagnies de houille et de fer.....	xix	VI	6
Situation des chemins de fer.....		VI	7
Capital nominal acquitté.....		VI	5
Opérations et milles parcourus.....		VI	34
Frais d'exploitation.....		VI	52
Matériel roulant.....		VI	28
Sommaire du capital, opérations, etc.....		VI	4

	Page dans le rapport du ministre.	Par- tie.	Page.
S			
SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER :—			
Subventions en argent accordées et payées.....		III	3
“ de montants fixes.....		III	4
Rapport de l'ingénieur en chef à ce sujet.....		I	29
Subventions en terres.....		III	6
“ par des crédits.....		III	5
“ par de vieux rails en fer.....		III	5
Prêt de vieux rails en fer.....		III	5
Lois sanctionnant les subventions :—			
En argent.....		III	7
En terres.....		III	48
SCHREIBER, M. C. Voir “ Ingénieur en chef et député du ministre ”.....		I	3-155
SHANNON, M. L. Voir “ Comptable du ministère ”.....		II	3
SUTTON, M. J. Voir “ Comptable de la division mécanique ”.....		I	60
SURINTENDANT de la division mécanique de l'Intercolonial.....		I	55
T			
TARIF révisé des péages sur les canaux.....		V	164
THOMPSON, M. W. G. Voir “ Canal Welland ”.....		I	138
W			
WILLIAMS, M. T. Voir “ Comptable en chef et trésorier ”.....		I	48, 74
WITTON, M. H. B. Voir “ Inspecteur des canaux ”.....		I	152