

RAPPORT GÉNÉRAL
DU
COMMISSAIRE DES TRAVAUX PUBLICS
DE LA
PROVINCE DE QUEBEC
1894

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA LÉGISLATURE



QUÉBEC
IMPRIMÉ PAR CHARLES-FRANÇOIS LANGLOIS
IMPRIMEUR DE SA TRÈS GRACIEUSE MAJESTÉ LA REINE

1894

PERSONNEL DU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

L'HONORABLE G.-A. NANTEL, commissaire.

SIMÉON LESAGE, assistant-commissaire.

ERNEST GAGNON, secrétaire.

BUREAU DES CHEMINS DE FER.

EDOUARD MOREAU, directeur.

LOUIS-A. VALLÉE, ingénieur.

M.-J. MURPHY, comptable.

CLAUDE DÉNÉCHAUD, commis.

J.-B. GOSSELIN, commis.

BUREAU DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX PUBLICS.

ELZÉAR CHAREST, ingénieur.

T.-A. TRUELLE, assistant-ingénieur.

J.-O. MÉTHOT, inspecteur.

G. SAINT-MICHEL, dessinateur.

L.-P. VALLERAND, “

TREFFLÉ LACROIX, ingénieur des calorifères.

PIERRE FRADET, contre-maître.

BUREAU DE LA COMPTABILITÉ GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT.

W.-G. PETRY, comptable.

ELLIOTT FRASER, assistant-comptable.

JOSEPH ROY, commis.

BUREAU DU RÉGISTRARE, ETC.

F.-X. BOILEAU, régistrare.

E. RODIER, secrétaire particulier du commissaire.

ALPHONSE GAGNON, sténographe et dactylographe.

J.-E. GARNEAU, commis.

T.-E. GAUVREAU, “

J.-B.-C. HÉBERT, “

OCTAVE DEMERS, “

MESSAGERS DU DÉPARTEMENT.

J.-B. SIROIS,

SYLLA CÔTÉ,

J. FORTIER,

ALFRED PARADIS.

A SON HONNEUR

L'HONORABLE JOSEPH-ADOLPHE CHAPLEAU

Lieutenant-Gouverneur de la Province de Québec.

QU'IL PLAISE A VOTRE HONNEUR,

En vous soumettant le rapport des chefs de bureaux de ce département, j'ai, cette année, peu de remarques à présenter.

Il convient cependant de signaler à Votre Honneur l'importance des travaux et chemins de fer exécutés dans le cours de la saison. Il est facile de voir maintenant quelles sont les compagnies qui vont se conformer aux dernières lois relatives au paiement des subventions de la Législature.

Toutes les subventions restantes devront être gagnées avant le premier juillet prochain, à moins qu'un délai ne soit accordé pour le parachèvement de certaines lignes.

Le rapport des officiers de la branche des chemins de fer est très explicite à cet égard, et offre un intérêt peu ordinaire aux personnes qui désirent se renseigner sur cette importante matière.

Les travaux du palais de justice de Montréal ont été terminés le 1er septembre dernier, pour la réouverture des cours. Ils avaient été repris, sous ma direction, au commencement de septembre 1892, en sorte qu'ils ont duré deux années, ce qui est relativement peu, si l'on considère qu'il a fallu démolir à peu près tout l'intérieur des deux premiers étages de cet édifice et refaire le tout à neuf, entr'autres certains travaux de consolidation des assises fondamentales et tous les travaux de ventilation. Les entrepreneurs ont aussi été arrêtés à maintes instances durant la tenue des cours, ils n'ont eu la libre occupation de l'édifice que pendant la vacance des tribunaux.

Je tiens à dire ici que le shérif de Montréal, l'honorable M. Thibaudeau, m'a assuré, à plusieurs reprises, que les cours de justice ont été convenablement installés dès le mois de septembre 1893.

Le coût de ces travaux s'élève jusqu'à ce jour à \$718,536.87 dont \$297,338.14 imputables au régime Mercier et le reste à la gestion du soussigné.

Là dessus \$566,556.62 ont été payées aux entrepreneurs, dont une grande proportion employée en frais de démolition, \$60,000 à M. Vallière pour meubles,

IV

\$12,872.00 ont été payées à M. le Shérif Thibaudeau pour l'installation temporaire des cours pendant l'exécution des travaux ; le reste a été payé à diverses personnes, suivant l'Etat détaillé que l'on trouvera à l'appendice de ce rapport.

M. Berger a, de plus, obtenu une pétition de droit pour la somme de \$137,000, sans tenir compte des dommages qu'il réclame, (\$30,000.00) résultant de la négligence du gouvernement Mercier, et enfin il reste dû aux entrepreneurs et à l'architecte une somme de \$123,340.65 qui se trouvera portée au budget supplémentaire de l'exercice 1893-94.

En sorte que les deniers votés par les Chambres depuis 1890 sous la rubrique "Agrandissement du Palais de Justice de Montréal" ont été employés à démolir à peu près tout l'intérieur de l'ancien palais de justice et à le refaire, tout autant qu'à l'érection d'un étage additionnel. Frais de démolition, de déménagement et d'aménagement des cours pour ne pas arrêter l'administration de la justice, et frais de reconstruction à neuf de presque tout l'intérieur de la cave jusqu'au deuxième étage inclusivement, frais de construction de l'étage supérieur et de la coupole qui le surmonte, telle est en somme l'analyse de l'emploi de ces crédits budgétaires. L'édifice a été refait à neuf, ou peu s'en faut, quant à l'intérieur, et tel qu'il est dans son entier, il offre toutes les commodités et tout l'espace désirables à l'administration de la justice dans un district aussi considérable que celui de Montréal. La brique, le ciment et le fer ont été substitués au bois là où la chose pouvait se faire, et l'édifice mis à l'épreuve du feu autant qu'il est possible pour une vieille construction.

Le Banc, le Barreau et le public en général ont donc raison de se déclarer satisfaits de l'état de choses actuel, sans pouvoir s'empêcher cependant de regretter que la suggestion du Barreau, en date du 19 janvier 1891, de bâtir un nouvel édifice n'ait pas été suivie.

En effet ce nouvel édifice n'eût pas entraîné plus de dépenses et le gouvernement aurait à sa disposition l'ancien Palais pour y loger les divers bureaux publics qui se trouvent disséminés et installés d'ailleurs très à l'étroit, dans trois édifices différents.

Les travaux, suivant l'avis de MM. Raza et Hutchison, ont été exécutés à l'entreprise, après demande régulière de soumissions, toutes les fois que la chose se pouvait ; dans le cas contraire, c'est-à-dire quand il s'agissait de démolitions et de réparations, on les a exécutés à la journée suivant une cédule de prix établis par les architectes.

Il n'a pas été possible de déterminer à l'avance le montant que requéreraient les derniers travaux, parce que, au fur et à mesure que l'on avançait dans la démolition, on découvrait des vices de construction à redresser et des réparations nouvelles à faire dont on ne pouvait auparavant soupçonner la nécessité absolue.

Le rapport du chef des inspecteurs des manufactures fait voir l'importance de plus en plus considérable de ce service public, qui semble avoir été placé sur un pied satisfaisant pour la protection commune des patrons et des ouvriers.

Secondé par les officiers supérieurs du ministère des travaux publics, j'ai continué à pratiquer, dans les diverses branches du département, toutes les économies et les

retranchements possibles, sans nuire, au moins, j'ai lieu de le croire, à l'efficacité de l'administration et au bon entretien des édifices publics.

Les dépenses ordinaires ou contrôlables du département se sont élevées, l'an dernier, à \$104,538.80, et cette année (1893-94) elles ont été de \$101,037.86. Les mêmes dépenses en 1891-92 étaient de \$152,903.17. L'exercice prochain ne devrait pas absorber plus que \$97,000.00. Quant au budget extraordinaire, il se chiffrera, sans compter les chemins de fer, dans les \$11,000.00, ce qui indique bien que l'ère des grands travaux publics est fermée, au moins pour un certain temps.

L'entretien de Spencer-Wood, en dehors des grosses réparations et des frais d'aménagement et de déménagement, ne devrait pas dépasser \$7,000.00, crédit que je demande au Trésor pour l'exercice 1895-96. Réduite à ce chiffre, on ne peut trouver cette dépense exagérée, si l'on considère ce qu'il en coûterait à la Province pour bâtir, acheter ou louer une autre propriété et l'entretenir convenablement. Il ne faut pas oublier que Spencer-Wood n'a été donné à la Province qu'à la condition expresse que cette propriété servirait de résidence au Lieutenant-Gouverneur. Quelle propriété d'ailleurs pourrait remplacer Spencer-Wood par la beauté pittoresque, la grandeur du site aussi bien que par les souvenirs historiques et les traditions qui s'y rattachent ?

La résidence de notre premier magistrat est, chaque année, visitée par les plus illustres personnages du Canada et de l'étranger. Et si les frais de représentation peuvent parfois fatiguer le budget particulier de nos lieutenants-gouverneurs, il n'en reste pas moins avéré que, de tout temps, les invités de Spencer-Wood y ont reçu une cordiale et magnifique hospitalité. En parcourant ce domaine qu'on dirait taillé pour une demeure royale, les visiteurs sont frappés d'admiration au spectacle de tant de beautés mises ensemble par le travail et la nature, et ils n'en peuvent partir sans emporter chez eux un souvenir flatteur et fructueux pour la province qui peut si bien les accueillir.

C'est que Spencer-Wood jette sur nos institutions provinciales un lustre qu'on chercherait en vain dans les autres provinces et qu'on ne saurait attendre d'une résidence bourgeoise située au cœur de la cité.

La ville de Champlain d'ailleurs ne saurait voir d'un œil indifférent le sacrifice de Spencer-Wood pour sauver quelques centaines de piastres à la Province. Car Spencer-Wood, c'est la promenade favorite, c'est l'excursion obligatoire de tous les touristes qui ne peuvent se lasser de contempler, les uns après les autres, les incomparables points de vue que le rivage du Saint-Laurent semble avoir groupés en cet endroit.

Humblement soumis,

G. A. NANTEL,

Commissaire des Travaux Publics.

Québec, 20 novembre 1894.

APPENDICE N^o 1.

TRAVAUX PUBLICS.

QUÉBEC, 1er novembre 1894.

A L'HONORABLE G.-A. NANTEL,

Commissaire des Travaux Publics,

Québec.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les divers travaux exécutés ou en cours d'exécution aux différents édifices publics de cette province, durant le cours de l'année 93-94, c'est-à-dire depuis le 1er novembre 1893 jusqu'au 1er novembre 1894.

HOTEL DU GOUVERNEMENT.

(Édifice de la Législature et des Départements publics.)

L'installation des statues en bronze a été continuée, et celles dont les noms suivent ont été mises à leurs places respectives sur la façade principale de l'édifice : MONTCALM WOLFE, SALABERRY.

Les parties du terrain qui font face au Palais Législatif, entre l'avenue Dufferin et les murs des fortifications, à l'est, et à l'endroit où se trouvaient placés les hangars les grues, la pierre de construction et les différents appareils et ustensiles ayant servi à la construction de l'édifice et des murs d'enceinte, ont été nivelées, et une partie du terrassement a été faite. Il reste cependant quelques travaux à exécuter pour compléter ce terrassement et ce nivellement.

Le terrassement à l'intérieur du mur circulaire, sur l'avenue Dufferin, a été fait et complété. Cette avenue a été partiellement empierrée et recouverte de tuf.

Les différents chemins, avenues et allées qui conduisent à l'édifice ont été réparés aussi avec du tuf.

Les murs d'enceinte, qui étaient en voie de construction l'année dernière, ont été terminés.

Des arbres ont été plantés aux endroits où il n'y en avait pas, près des murs d'enceinte récemment terminés ; il en reste cependant un certain nombre à planter pour compléter le projet de plantation qui existe déjà, c'est-à-dire pour garnir tous les abords des terrains près des murs d'enceinte et des avenues.

Il a été fait des trottoirs en bois sur l'avenue Dufferin, à l'endroit des nouveaux murs d'enceinte, afin de relier entre eux les anciens qui existaient déjà.

Une clôture en bois a été faite sur chacun des deux terrains situés entre les rues Ste-Julie, Artillery et St-Patrice, afin de les clore du côté voisin des maisons habitées et des cours y attenantes.

La pierre des murs extérieurs, tout autour du soubassement de l'édifice, a été *marmorisée*, afin de la rendre réfractaire aux effets de la température, vu qu'elle commençait à s'effriter et à se déliter.

Les joints extérieurs de la grande tour centrale et des pavillons de la façade principale, ainsi que des façades complètes sur la rue St-Augustin et la Grande Allée, ont été refaits à neuf complètement.

Certaines réparations devenues nécessaires ont été faites à la fontaine, en face de l'édifice. La confection et l'installation d'une crête en fer forgé et ornementée, sur la tour centrale de l'édifice, est en voie d'exécution et devra être placée sous peu.

La couverture en métal de tout l'édifice étant rouillée en plusieurs endroits, a été peinte en entier. Ce peinturage a naturellement occasionné une réparation préparatoire à la couverture en tôle, ce qui était devenu indispensable.

Le pavé en pierre des porches communiquant à la cour intérieure de l'édifice, a été refait d'une manière durable, avec la même pierre posée à bain de ciment sur un bon béton à fond de granite concassé.

Le dessus des caves à charbon placées dans la cour intérieure de l'édifice, ont été recouverts avec du béton (granite concassé et ciment) afin d'empêcher l'eau de s'infiltrer à travers les couvertures de ces caves.

Afin de mieux entretenir la pelouse sur le terrain autour de l'édifice, le département a fait l'acquisition d'une tondeuse mécanique à cheval, ce qui a l'avantage d'aplanir et de niveler le terrain en même temps que de faire un gazon régulier et uniforme.

A l'intérieur de l'édifice, quelques travaux de menuiserie et d'ébénisterie ont été faits afin de compléter l'ameublement et l'installation des différents bureaux. La plus grande partie de ces travaux a été faite par les ouvriers du département.

Certains travaux d'entretien ont été exécutés à la plomberie de l'intérieur de l'édifice ; ce qui restait des anciens cabinets d'aisance, dont le système était devenu défectueux et insalubre, a été enlevé et remplacé par un nouveau système amélioré.

Il a été aussi fait quelques travaux d'entretien ordinaire à la tuyauterie des fournaies, de l'eau, du gaz, etc., dans tout l'édifice.

Des rayons et des tablettes ont été construits pour l'usage du bibliothécaire, en dehors des appartements destinés à la bibliothèque.

Le manque d'espace qu'il y a maintenant, pour y loger les nouveaux volumes, a été la cause de la construction de ces rayons et tablettes.

PALAIS DE JUSTICE DE QUÉBEC.

Il n'y a pas eu de travaux bien importants de faits à cet édifice cette année ; le plus digne de mention est celui du renouvellement d'une des fournaies à eau chaude.

Les tuyaux (serpentins) d'une des bouilloires étant devenus défectueux, le département a cru devoir remplacer ceux-ci par une nouvelle fournaie ordinaire de "Daisy."

Il croit pouvoir économiser beaucoup dans le cas où celle-ci aurait besoin de réparation, et aussi sous le rapport du combustible.

Les joints en ciment du chaperon en pierre du mur de clôture, autour du terrain de l'édifice, ont été tirés de nouveau.

Des réparations ordinaires d'entretien ont été faites aux fournaies et aux grillages des gaines, etc.

PRISON DE QUÉBEC.

Une partie de la couverture en tôle, déjà endommagée par la rouille, a été peinturée.

Le renouvellement des anciens canaux d'égout, faits en tuyaux de grès tendre, est en voie d'être terminé, pour une bonne partie au moins. Ces tuyaux s'effondraient en certains endroits et s'obstruaient, ce qui était une cause d'infection pour la bâtisse.

Le chemin qui conduit à la prison a été macadamisé et recouvert de tuf depuis la Grande Allée jusqu'à l'édifice.

Une partie de la clôture d'enceinte en bois, du côté ouest, ayant été abattue par une bourrasque de vent, a été partie relevée et partie refaite à neuf.

Certaines réparations urgentes d'entretien ont été faites à la couverture en métal et à la plomberie.

Les grilles de certains châssis actuels, telles que construites, sur la façade de l'édifice, offraient le danger de permettre aux prisonniers de recevoir, à travers ces grilles, des personnes du dehors, certains objets plus ou moins suspects. Pour obvier à cet inconvénient, il a été posé de nouvelles grilles de formes différentes des anciennes, et plus sûres.

Le logement de la matrone a été réparé et peinturé.

ÉCOLE NORMALE LAVAL.

Il n'y a rien eu de fait à cette école dans le cours de la présente année, sauf quelques menues réparations d'entretien ordinaires à l'ameublement, etc.

TERRAIN DE LA GRANDE ALLÉE.

La portion non vendue de ce terrain est louée partie au Club dit *Quebec Amateur Athletic Association*, et partie aux Dames religieuses de l'Institut des Franciscaines Missionnaires de Marie. Les locataires paient le prix nominal de une piastre chacun, et font les frais de l'entretien des clôtures, de l'enlèvement de la neige, etc., etc.

BUREAUX AUX ARCHIVES.

Par arrangement avec les propriétaires, le gouvernement a droit d'occuper ce bâtiment jusqu'au 1er mai 1896.

CHATEAU DE SPENCER WOOD.

A part quelques changements et modifications faits à l'appareil de chauffage de la serre, il n'y a pas eu de travaux de quelque importance exécutés à cet édifice.

PALAIS DE JUSTICE DE SHERBROOKE.

Les quelques travaux faits à cet édifice cette année sont les réparations de la fournaise, des tuyaux de renvoi d'un évier, la ventilation d'une cave et le renouvellement de quelques lambourdes, etc.

PRISON DE SHERBROOKE.

Il n'y a pas eu de travaux importants de faits à cet édifice cette année.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DES TROIS-RIVIÈRES.

La division du greffe de la Cour Supérieure de celui de la Cour de Circuit a nécessité certains travaux dans l'ameublement des bureaux destinés à ces greffes. Il a été fait en conséquence un certain nombre de casiers pour le greffe de la Cour Supérieure. On a aussi refait les planchers de ces bureaux.

Des renvois d'eau ont été posés aux châssis extérieurs, lesquels ont été peints.

Les meubles du bureau du greffier de la Paix ont été réparés, peints et vernis.

Un appareil de chauffage a été installé dans cet édifice afin de le substituer à l'ancien système des poêles à bois, ce qui était un danger constant d'incendie.

Il a été exécuté quelques réparations aux planchers des voûtes dans le soubassement, et les casiers de ces voûtes ont été numérotés.

PRISON DES TROIS-RIVIÈRES.

Il n'y a pas eu de travaux de faits à cet édifice cette année.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE SOREL.

Les murs d'enceinte de la prison de cet édifice ont été réparés et rejointoyés.

Il a été construit un auvent au-dessus de la porte d'entrée et des châssis du gardien, afin de protéger ces ouvertures contre la glace et l'eau des toits.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE BEAUCE.

Il a été fait certaines réparations à la fournaise, à la suite d'un accident survenu à celle-ci, ainsi que quelques modifications de peu d'importance aux tuyaux et radiateurs.

Il a été posé un grillage en fer dans le corridor de la prison.

Une certaine portion de la prison, au premier étage, a été convertie en logement pour l'usage du geôlier qui était trop à l'étroit.

La porte d'entrée a été aussi réparée.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE FRASERVILLE.

Il n'y a eu aucun travail important de fait à cet édifice cette année.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE BRYSON.

Cet édifice, terminé l'année dernière, ainsi que les murs d'enceinte, a été pourvu de meubles cette année.

L'installation des casiers dans les voûtes est à se faire.

Il a été posé des tambours en bois à l'édifice, et une porte cochère donnant sur la cour des prisonniers a été construite.

Le mur d'enceinte a été complété.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE CHICOUTIMI.

Les seules réparations faites à cet édifice ont été le rejointoiement des murs d'enceinte de la prison et quelques travaux aux latrines de la cour des prisonniers.

Il a été fait aussi quelques réparations et changements devenus indispensables à l'appareil calorifère.

PALAIS DE JUSTICE DE RIMOUSKI.

Il n'y a pas eu de travaux importants de faits à cet édifice cette année, à part certaines réparations et modifications exécutées à l'appareil calorifère.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE SWEETSBURG.

Il a été ajouté une aile annexe au corps principal de l'édifice, afin d'agrandir le logement du geôlier.

La couverture en tôle et ferblanc du corps principal de l'édifice a été réparée. La couverture des lieux d'aisance a aussi été refaite.

Une partie des murs d'enceinte a été réparée et rejointoyée.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DES ILES DE LA MADELEINE.

Certains ouvrages de réparations, devenus absolument indispensables, ont été faits aux portes et châssis, tambours, etc.

Cet édifice a aussi besoin d'autres réparations (d'après un rapport fait récemment par un officier du département du Trésor), notamment au lambris extérieur et à la couverture.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE ST-JEAN D'IBERVILLE.

Les anciens cabinets d'aisance à l'usage du public, à l'intérieur de la Cour, ont été enlevés et remplacés par un nouveau système amélioré.

Les cheminées en brique à feu ont été réparées dans leurs parties extérieures au-dessus du toit.

La couverture en métal a été peinte cette année, afin de prévenir davantage la formation de la rouille qui couvrait déjà une partie du métal.

Un certain nombre de bancs ont été placés dans la salle des séances, pour l'usage du public.

Une partie des murs d'enceinte a été réparée et rejointoyée.

Les murs et plafonds de la salle des séances ont été peints à neuf.

Quelques travaux de menuiserie ont été exécutés au logement du geôlier. La porte cochère et les portes d'entrée ont été réparées et peintes.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE ST-HYACINTHE.

Il n'y a rien eu de fait qui vaille la peine d'être mentionné à cet édifice.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE JOLIETTE.

A la suite des différents travaux qui ont été exécutés à cet édifice l'année dernière, les appartements et les corridors qui n'avaient pas été réparés et peints l'ont été complètement, en sorte que cet édifice est maintenant très propre et dans un bon état d'entretien.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON D'AYLMER.

Il n'a rien été fait cette année à cet édifice.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE MONTMAGNY.

Quelques ouvrages de réparations de peu d'importance ont été faits à cet édifice.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE STE-SCHOLASTIQUE.

Les murs extérieurs de cet édifice étaient devenus défectueux, à cause des lézardes et fissures qui s'y étaient produites en différents endroits, et ils menaçaient de devenir dangereux ; pour remédier, autant que possible, à ces défauts, et afin de prévenir les accidents, le département a fait poser des tirants en fer traversant la bâtisse et reliant les murs extérieurs.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE BEAUHARNOIS.

L'eau ayant été introduite dans cet édifice durant le cours de l'année, cela a nécessité certains travaux pour l'installation complète de la tuyauterie, des cabinets d'aisance, d'un bain, d'un évier etc.

Un soupirail dans la cave à charbon a été converti en porte.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON D'ARTHABASKA.

Tous les appartements et corridors intérieurs, sauf la salle des séances, ont été réparés et peints complètement. Quelques réparations de peu d'importance ont été faites à la couverture en métal du hangar.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE PERCÉ.

Il n'y a pas eu de travaux faits à cet édifice. Le crépis des plafonds et des murs de la maison du geôlier va être repris incessamment.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE NEW-CARLISLE.

Les réparations à la couverture, qui n'avaient pas été terminées l'an dernier à cause de la saison du froid déjà avancée, ont été continuées cette année et doivent être terminées sous peu.

Le logement du geôlier va être agrandi en y ajoutant une petite annexe pour servir de cuisine.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE LA MALBAIE.

L'ameublement de la chambre du juge a été complété.

La clôture autour du terrain étant en ruine, le département vient de décider de la faire renouveler sur tout le parcours, et les travaux seront bientôt en cours d'exécution.

Il en est de même pour la couverture en bardeau de l'édifice, qui va être peinte complètement. On est à faire aussi quelques réparations aux planchers de la prison.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE HULL.

Cet édifice, construit aux frais de la municipalité, est maintenant terminé.

L'ameublement est en cours d'exécution, et sera bientôt au complet.

PRISON DES HOMMES DE MONTRÉAL.

Les travaux pour la construction d'une aile annexe, commencée l'année dernière ont été terminés cette année ; il en a été de même pour la partie de la couverture en métal qui a été renouvelée.

Les châssis de tout l'édifice ont été renouvelés ; ceux du centre ont doubles châssis et jalousies.

Un puisard a été fait dans la cour, afin de l'égoutter.

Il a été construit un mur en pierre d'environ 180 pieds de longueur sur une moyenne de six pieds de hauteur, pour retenir la terre dans la cour des prisonniers.

Tous les bois de menuiserie de l'édifice ont été peints ; il en a été de même pour la couverture du corps de garde.

Tous les travaux ci-dessus mentionnés, à part l'aile et la couverture en métal, ont été exécutés par les prisonniers, sous la surveillance de M. Vallée.

Il a été fait, en outre de ce qui précède, un plancher neuf dans le quartier No 5, et un dans une des chambres de l'hôpital.

Un cabinet d'aisance d'un système moderne a été installé dans l'hôpital avec un plancher en ciment.

Le poêle de cuisine a subi certaines réparations.

Les travaux pour le renouvellement du tuyau fournisseur à l'eau, sont maintenant en voie d'exécution.

Cet édifice a été munis de six nouveaux extincteurs (*babcocks*).

Des travaux d'entretien général ont été exécutés, dans le cours de l'année, par les prisonniers.

BUREAU DU GOUVERNEMENT.

AU No 76, RUE ST-GABRIEL, MONTRÉAL.

Il n'a pas été fait de travaux importants à cette maison, sauf la construction d'un nouvel appareil de chauffage.

BUREAU D'ENREGISTREMENT ET AUTRES.

NO 63 RUE ST-GABRIEL, MONTRÉAL.

Quelques travaux d'entretien général ont été exécutés à cette maison. On y fait renouveler l'appareil calorifère.

MAISON No 7, RUE ST-JACQUES.

BUREAU DE LA POLICE PROVINCIALE.

Quelques réparations à la toiture viennent d'être ordonnées.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre,

Votre obéissant serviteur,

ELZÉAR CHAREST,
Ingénieur des Travaux Publics.

PALAIS DE JUSTICE DE MONTRÉAL.

RAPPORT sur les travaux exécutés au Palais de Justice de Montréal, du 19 octobre 1893, au 1er septembre 1894.

Montréal, 21 septembre 1894.

A L'HONORABLE G.-A. NANTEL,

Commissaire des Travaux Publics, Province de Québec.

HONORABLE MONSIEUR,

Pour me conformer à vos instructions, datées du 18 septembre courant, j'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant sur l'ouvrage qui a été entrepris et terminé entre les dates ci-haut mentionnées, touchant l'exécution des travaux d'agrandissement, de changements et de réparations au Palais de Justice de Montréal.

QUATRIÈME ÉTAGE.

Le crépissage de la bibliothèque a été terminé. Les colonnes sont finies en ciment (Keene) avec chapiteaux, ornements et bases en bois, etc.

L'entrée de la bibliothèque a aussi été terminée, et des portes en verre avec grillage ont été placées.

La galerie a été complétée avec une frise circulaire en bois à riches panneaux avec balustrade en fonte et main courante en bois.

Un escalier convenable à spirale en fer et donnant accès aux tablettes dans l'enfoncement de la galerie, a été posé.

Les pilastres en plâtre et les arches, de forme élégante, sur les paliers, et l'entourage du côté extérieur de l'ascenseur, ont été construits.

L'entourage de l'ascenseur sur cet étage a aussi été terminé avec colonnes en fer et traverses, et l'intérieur du conduit a été lambrissé avec du bois étroit.

La balustrade et la main courante au haut de l'escalier sont aussi terminées, et les portes dans deux chambres de côté ont été posées.

TROISIÈME ÉTAGE.

Le crépissage, au centre de l'édifice avoisinant les ascenseurs, et consistant en arches, pilastres, etc., a été complété; le plancher en mosaïque et les devants en marbre des ascenseurs et quelques parties en marbre des bases, etc., ont été complétés.

L'entourage des ascenseurs a été aussi construit au moyen de colonnes en fer

et traverses, telles que déjà décrites ; les côtés de devant ont été boisés en assemblages de bois dur pris de l'étage inférieur. L'intérieur des conduits des ascenseurs est lambrissé avec des tringles, tel qu'avant.

L'entrée du corridor au vestiaire a été complétée avec arches en plâtre et pilastres avec assemblages en bois.

Relativement à cet étage, on peut mentionner l'exécution des travaux sur le portique, qui consistaient à construire en entier un nouveau plafond en bois à panneaux avec longrines en panneaux ; aussi le plancher au-dessus formant chambre, avec couverture au-dessus ; cette construction est supportée par une longrine, la chambre présentant une vue agréable et donnant accès à deux plates-formes munies d'un garde-fou en fer très résistant. La couverture de la chambre est en tôle galvanisée, et celle des plates-formes en gravois.

SECOND ÉTAGE.

Sur cet étage, les travaux de la Cour d'Appel, lesquels, à la date de mon dernier rapport, venaient d'être entrepris, sont à présent terminés quant au crépissage ; le banc des juges et ce qui l'entoure est terminé, de même qu'un lambris de demi-hauteur à panneaux, les portes d'entrée et les garnitures des fenêtres, etc., le tout formant un ensemble complet.

Le plancher en mosaïque du corridor a été complété, de même que l'ouvrage en marbre aux bases des pilastres, dado, etc., ainsi que les marches exécutées autour des escaliers, passage, ascenseurs, etc.

Les colonnes corinthiennes ont été terminées en ciment "Keene", avec chapiteaux ornements, bases, moulures, panneaux et contrebases en bois mouluré.

L'entrée de la Cour Supérieure a été finie avec de jolis panneaux et pilastres en assemblages sculptés, les frontons et tympan, à l'intérieur du vestibule, ont aussi été convenablement ornés.

L'espace entre la plate-forme et sous l'escalier principal jusqu'au troisième étage a été boisé en assemblage à panneaux moulurés et pilastres aux angles.

Les ascenseurs sont construits au moyen de colonnes en fer, longrines, traverses etc., et pourvus de portes et grillage en fer forgé, etc.

Une balustrade convenable en fonte a été érigée à l'entour des escaliers et entre les colonnes du côté opposé au vestibule principal.

La Cour Supérieure a été pourvue d'un nouveau plancher fait en bois dur.

PREMIER ÉTAGE.

L'entrée de la Cour de Circuit a été complétée avec des pilastres flûtées convenables, corniche et entablement, et un nouveau plancher en bois dur a été posé.

Il a été érigé dans le corridor, entre la cage d'escalier et le département du protonotaire, un joli écran en assemblage, ainsi qu'une porte pliante vitrée entre le corridor et l'escalier privé des juges.

Un plancher en mosaïque a aussi été posé dans ce corridor, ainsi que dans le bureau du protonotaire.

Des lambris de demi-hauteur à panneaux moulurés, avec bases en marbre, ont été posés dans ce passage ; des bases en marbre aux colonnes ioniennes ont également été posées autour des escaliers, des ascenseurs et plates-formes.

Les colonnes elles-mêmes et les pilastres ont aussi été faits en ciment de Keene avec chapiteaux et bases complètes.

Une balustrade en fonte ornementée a aussi été placée aux cages d'escaliers et entre les colonnes.

L'ascenseur a été construit sur cet étage avec porte et grillage en fer forgé.

Une nouvelle porte avec tympan à l'extérieur a été pratiquée pour communiquer de la plate-forme au portique.

Le parachèvement des châssis de l'escalier de l'entrée principale a été terminé.

Dans la Cour Criminelle un nouveau plancher a été posé, les châssis terminés avec pilastre et garnitures ; les portes des angles et les grillages ont été posés, ainsi que les portes des entrées est et ouest, avec lambris de demi-hauteur à panneaux moulurés.

Il reste à faire dans cette Cour le plancher incliné, les bancs et autres additions tel que démontré dans mes plans.

REZ-DE-CHAUSSÉE.

La Cour de police et les bureaux ont été complétés, et la chambre de M. Bissonnette a été divisée par une cloison en bois vitrée.

Le plancher du corridor a été fini en ciment de Portland et le plafond crépi.

De nouvelles portes, à l'extérieure et au vestibule, avec grillage (spandril), et une porte sous l'escalier, pour communiquer au soubassement, ont été placées à l'entrée qui donne sur le carré Jacques-Cartier ; aussi de nouvelles portes, à l'extérieur et au vestibule et lambris de demi-hauteur, etc., à l'entrée sur la rue Notre-Dame, et une cloison vitrée formant passage à la Cour de Police, ainsi que divers changements à l'ensemble de la Cour et des bureaux.

ESCALIER PRINCIPAL.

Les ascenseurs sont en bon ordre et les entourages d'iceux complétés avec des colonnes en fer, longrines, traverses, etc. ; les côtés sont garnis de grillages en fer forgé avec portes. Les machines ont été examinées et rendues aussi bonnes que des neuves, et elles sont fixées sur des fondations de longrines d'acier et béton pour prévenir la vibration.

La cave est terminée.

Le plancher du vestibule a été couvert en marbre mosaïque avec grande armoirie au centre.

Il a été posé un lambris de demi-hauteur en bois d'assemblage à panneaux

moulurés au vestibule et à la montée de l'escalier jusqu'au bureau du premier étage.

Deux grands piédestaux à fronton ont été construits pour cacher les arcs-boutants supportant les colonnes de la bâtisse.

Une cloison en assemblage, vitrée et ornementée, sous l'escalier, a aussi été complétée.

Le crépissage du plafond de la plate-forme ainsi que les pilastres à panneaux avec couvrement moulures, corniches, faisceaux, etc., ont été faits.

L'ouverture à segment au passage de la Cour de Police a été finie avec architraves, clef et pilastres à panneaux.

Une porte pliante à patente en fer est encore à poser dans cette ouverture.

Tout l'escalier principal a été complété du haut en bas, avec cordons en marbre, et à été peinturé, de même que le lambris de demi-hauteur du passage de l'escalier au rez-de-chaussée jusqu'au premier étage, ainsi que le garde en fonte et les ferrures de l'entourage des ascenseurs.

Des ouvertures pour trois portes d'entrée ont été faites de la forme et dimension requises avec solives, linteaux, et des portes intérieures et extérieures en assemblage à panneaux et ornementées y ont été posées.

Les joints des arches à segment en brique formant plafond ont été grattés et crépis en ciment de Portland, et des joints ont été tirés pour imiter la maçonnerie ; ce plafond, ainsi que les murs intérieurs ont été peints pour imiter la maçonnerie.

La pierre de l'escalier et le plancher du portique ont été piqués et cimentés, et une longueur de la balustrade en fonte a été renouvelée ; le plancher en pierre de l'entrée a été travaillé en entier et piqué. Sur la façade extérieure donnant sur le Champ de Mars une entrée avec porche a été faite pour communiquer dans les caves, avec portes intérieures et extérieures pour transporter les cendres des fournaies ; le tout est recouvert en tôle galvanisée.

Un châssis a aussi été placé à l'endroit où existait la vieille porte, pour donner de la lumière aux trois nouvelles fournaies.

Les travaux de plomberie sont partout complétés, et les tuyaux à gaz et les fils électriques sont installés.

CHAUFFAGE ET VENTILATION.

La grande cheminée pour la chambre de la fournaise et le surplus de la vapeur sur le côté Est est terminée.

Les entrées et les issues de l'air frais et de l'air impur ont été pourvues de registres et grilles en fer forgé.

Tous les grillages en fer renfermant les radiateurs et les couvrements en marbre sur les quatrième, deuxième et premier étages sont posés.

Les tuyaux des fournaies sont environ de moitié montés en brique, et ils seront à peu près complétés dans une semaine.

La cheminée du côté ouest a été complétée en tôle galvanisée.

L'issue en pierre pour la ventilation a été construite du côté voisin du Carré Jacques-Cartier.

Il reste encore à terminer dans ce département touchant ce genre d'ouvrage :

Les caves contenant les éventails de ventilation et les moteurs à être convenablement finies, ainsi que les passages en communication immédiate avec les deux grandes bouches d'air.

L'espace dans la couverture occupé par les éventails de ventilation et les moteurs doit être fermé hermétiquement par un doublage en bois ou en tôle galvanisée.

Valves pour correspondre, etc., etc.

Broches électriques pour ventilateurs et moteurs.

On espère pouvoir complètement terminer cet ouvrage vers la fin du mois.

Le tout humblement soumis.

Votre obéissant serviteur,

(Signé)

A. RAZA,

Architecte.

AMEUBLEMENT DU PALAIS DE JUSTICE DE MONTRÉAL, ETC.

COPIE DU RAPPORT d'un Comité de l'Honorable Conseil Exécutif, en date du 1er juin 1894, approuvé par le Lieutenant Gouverneur le 2 juin, 1894.

No 281.

CONCERNANT UN CONTRAT AVEC M. P. VALLIÈRE POUR L'AMEUBLEMENT DES PALAIS DE JUSTICE DE MONTRÉAL, HULL ET PONTIAC.

L'honorable commissaire des Travaux publics par interim, dans un rapport en date du trente mai dernier (1894), expose :

Que le gouvernement a besoin d'une certaine quantité de meubles pour le palais de justice de Montréal, pour celui de Hull et celui du comté de Pontiac.

Que M. Philippe Vallière, fabricant de meubles, de Québec, a, dans sa fabrique, des meubles qu'il a faits pour le palais de justice de Montréal, en vertu d'un prétendu contrat ci-après mentionné.

Que, le 16 février 1891, l'hon. Pierre Garneau, alors commissaire des Travaux publics, a écrit au dit Philippe Vallière la lettre suivante :

“ Comme le gouvernement a besoin d'une certaine quantité de meubles et d'ustensiles pour le palais de justice de Montréal, auquel on fait ajouter un étage en ce moment, pour la nouvelle prison du district de Montréal, et pour les écoles normales McGill et Laval, à Québec et à Montréal, dont on va bientôt commencer la construction, je suis autorisé par mes collègues à vous informer que la confection de ces meubles et l'achat de ces ustensiles vous sont confiés, conjointement avec M. James Walker, marchand, de Montréal, et que vous recevrez de temps à autre des instructions précises et détaillées à cet effet. Les meubles devront être de la qualité qui vous sera indiquée par le département des Travaux publics, et les prix seront les prix courants du marché, sujets à l'approbation du département, ou, au besoin, à dire d'experts.

“ Je dois vous informer de plus qu'une somme raisonnable, suivant les circonstances, vous sera payée aussitôt les subsides votés à la prochaine session.”

Qu'un double de cette lettre a été déposé au département des Travaux publics le 17 décembre 1891.

Que, le 28 juin 1891, alors que le dit Philippe Vallière avait déjà fait une certaine quantité de meubles, le département lui a fait tenir deux listes des meubles qu'il devait faire pour le Palais de Justice de Montréal. Sur ces listes, le prix d'une partie des meubles était spécifié.

Que, le 23 juillet 1891, le commissaire des Travaux publics a payé à M. Vallière, à titre d'avance, \$60,000.00 “ en rapport avec l'ameublement du Palais de Justice de Montréal (dont compte est à rendre),” ainsi qu'il est écrit dans le reçu donné par M. Vallière.

Que sous l'administration De Boucherville, le gouvernement considéra ce prétendu contrat comme illégal et contraire aux intérêts de la province.

Que, le 24 décembre 1891, le commissaire des Travaux publics, l'hon. M. Nantel, fit adresser à M. Vallière la lettre qui suit :

“ L'honorable commissaire des Travaux publics désire avoir par écrit les renseignements que vous lui avez donnés de vive voix relativement à l'ameublement du Palais de Justice de Montréal, et il vous prie de lui dire : 1° Quelle est la valeur des meubles actuellement faits par vous et destinés à cet édifice ; 2° Quelle est la valeur des meubles commencés par vous, mais non terminés, pour le même édifice ; 3° Quel sera le coût probable de tout l'ameublement du Palais de Justice de Montréal.”

Que, le 8 janvier 1892, M. Vallière répondit comme suit à la lettre ci-dessus :—

“ En réponse à votre lettre du 24 décembre, j'ai l'honneur de vous informer : 1o Que vous avez à mon établissement pour soixante-douze mille soixante-dix piastres de meubles, par un estimé fait par vos architectes, MM. Perrault et Mesnard ;

“ 2o. Que j'ai à mon établissement pour une valeur de quinze à dix-huit mille piastres de meubles commencés et finis ;

“ 3o. Je crois que le coût probable de l'ameublement du Palais de Justice de Montréal sera de cent soixante-quinze à deux cent mille piastres, cela dépendra des plans qui me seront fournis.

“ Il va sans dire qu'en consentant à répondre à votre lettre ou à toute autre qu'il vous plaira de m'envoyer à ce sujet, j'entends ne renoncer en aucune façon aux droits que je possède en vertu de mes contrats, verbaux ou par écrit ; je m'en tiens à toute fin que de droit.”

Qu'après cette correspondance, M. Vallière a discontinué de fabriquer des meubles en vertu du dit prétendu contrat.

Que le gouvernement n'a reçu aucun de ces meubles.

Que, le 27 avril dernier (1894), le gouvernement a fait signifier à M. Vallière un protêt dont voici un extrait :

“ Que le dit Philippe Vallière s'est prétendu autorisé à fabriquer les dits meubles pour le gouvernement de Sa Majesté et a invoqué comme son contrat une lettre signée par le dit honorable Pierre Garneau, le seize février mil huit cent quatre-vingt-onze et adressée à lui le dit Philippe Vallière ;

“ Que Sa Majesté ne peut pas admettre que la dite lettre du dit honorable Pierre Garneau puisse constituer un contrat en faveur du dit Philippe Vallière ;

“ Que le paiement qui a été fait au dit Philippe Vallière de la somme de soixante mille piastres était illégal, non autorisé et a été fait sans cause ni considération aucune ;

“ Que le gouvernement de Sa Majesté dans la dite province n'est lié en aucune manière vis-à-vis du dit Philippe Vallière par la lettre du seize février mil huit cent quatre-vingt-onze ;

“ Que Sa Majesté est de plus avisée qu'elle a un droit d'action en répétition de deniers pour contraindre le dit Philippe Vallière à lui remettre la somme de soixante mille piastres qu'il a reçue illégalement, sans cause et sans considération ;

“ Qu'il appert que le dit Philippe Vallière a fabriqué des meubles pour un certain montant ;

“ Que Sa Majesté a besoin de meubles pour les Palais de Justice de Montréal, de Hull et de Pontiac, mais que quoique le prétendu contrat invoqué par le dit Philippe Vallière n'ait été fait que pour le Palais de Justice de Montréal, et que le gouvernement de Sa Majesté n'a pas besoin de meubles même pour la somme de soixante mille piastres, pour les trois cours ci-haut mentionnées, nonobstant le dit Philippe Vallière voudrait faire encourir à la dite province une dépense pour une somme de cent cinquante mille piastres et au-delà ;

“ Que Sa Majesté, sans en aucune manière vouloir reconnaître le prétendu contrat invoqué par le dit Philippe Vallière, a offert de prendre à la manufacture du dit Philippe Vallière les meubles dont Sa Majesté aurait besoin pour les susdits Palais de Justice, ce que le dit Philippe Vallière a péremptoirement refusé ;

“ Que Sa Majesté, plutôt que plaider avec le dit Philippe Vallière pour l'obliger à rembourser la somme de soixante mille piastres qu'il a reçue comme susdit, sans toutefois reconnaître être liée par aucune obligation ou contrat envers le dit Philippe Vallière, et sous toutes les réserves de droits en pareil cas, est disposée à prendre dans l'établissement du dit Philippe Vallière les meubles requis pour les susdits Palais de Justice, la valeur des dits meubles devant être au préalable établie à dire d'arbitres nommés en la manière ordinaire indiquée au Code de Procédure Civile, et est prête à faire un contrat avec le dit Philippe Vallière basé sur ces données, lequel contrat devra néanmoins être approuvé par une résolution de l'Assemblée Législative à la prochaine session de la Législature de la province ;

“ C'est pourquoi, nous, le notaire susdit, avons, à la réquisition susdite, sommé le dit Philippe Vallière d'avoir à déclarer d'hui au quatorzième jour de mai prochain, inclusivement, s'il entend se conformer à l'offre qui lui est faite par les présentes, de prendre dans l'établissement du dit Philippe Vallière les meubles requis pour les susdits Palais de Justice de Montréal, Hull et Pontiac, la valeur des dits meubles devant être au préalable établie au dire d'arbitres nommés comme susdits, et à passer contrat comme susdit, et qu'à défaut par le dit Philippe Vallière de déclarer dans le délai susdit qu'il est prêt à accepter la dite offre, Sa Majesté prendra contre le dit Philippe Vallière toutes les procédures nécessaires pour recouvrer la dite somme de soixante mille piastres.

“ A quoi le dit Philippe Vallière a répondu :

“ Je suis prêt à livrer tous les meubles qui sont commencés pour le gouvernement ; j'attends seulement un ordre du premier ministre ou du département pour les finir, et je serai prêt à les livrer,” laquelle réponse nous avons entrée dans les présentes pour valoir ce que de droit.”

Que, le vingt neuf mai dernier (1894), M. Vallière a adressé à l'honorable commissaire par interim la lettre qui suit :

“ Monsieur,

“ J’ai l’honneur de vous informer, en réponse au protêt qui m’a été servi et signifié de la part de votre gouvernement par M^{re} J.-A. Charlebois, notaire public le 27 avril 1894, que, sous toutes réserves que de droit, en cas de refus de la part du gouvernement, je consentirai à résilier mon contrat actuel aux conditions suivantes, que, je l’espère, vous considérerez comme raisonnables et acceptables :

“ 1o. Le gouvernement s’engagera par contrat, basé sur un ordre en conseil et ratifié par la Législature, à prendre à mon établissement tous les meubles dont il aura besoin pour meubles les palais de justice de Montréal, de Hull et de Pontiac, la valeur de ces meubles devant être établie à dire d’arbitres experts, à l’exception de ceux dont le prix est déjà déterminé sur les listes qui m’ont été fournies par le département des Travaux publics.

“ 2o. Aussitôt que tel ordre en conseil aura été passé et que tel contrat aura été signé, je m’engage, au fur et à mesure que j’en recevrai l’ordre, à livrer au gouvernement les meubles maintenant faits, à terminer ceux actuellement commencés et à en confectionner d’autres, suivant les instructions que je recevrai du département des Travaux publics.”

Que le même jour, (29 mai 1894) l’honorable commissaire par interim a fait adresser à M. Vallière la lettre qui suit :

“ Monsieur,

“ En réponse à votre lettre de ce jour, informant l’honorable premier ministre que vous consentiriez à résilier votre contrat de meubles à certaines conditions, j’ai reçu instruction de vous dire, de sa part, que le gouvernement accepte les propositions contenues dans votre lettre, en remplaçant les mots “ ratifié par la Législature,” par les mots : “ ratifié par l’Assemblée Législative,” et en retranchant le mot “ experts” qui suit le mot “ arbitres ” dans le paragraphe 1er de vos conditions, et qu’un ordre en conseil va être passé sans délai pour y donner suite.

“ Quant aux meubles dont le prix est déjà déterminé sur les listes qui vous ont été fournies, il devra être entendu que le gouvernement n’aura pas droit de les refuser parce qu’ils sont trop dispendieux, mais aussi qu’il ne sera tenu de les accepter que s’ils valent les prix fixés sur les listes.”

Que le lendemain (30 mai 1894), M. Vallière a répondu comme suit :

“ Monsieur,

“ J’ai l’honneur d’accuser réception de votre lettre du 29 mai courant à la mienne du même jour à l’honorable L. O. Taillon, relativement à un contrat à intervenir entre le gouvernement et moi pour ameublement des palais de justice de Montréal, de Hull et de Pontiac.

“ Je n’ai aucune objection à remplacer dans le premier paragraphe de mes conditions les mots “ Législature ” par les mots “ Assemblée Législative,” et à retrancher de ce même paragraphe le mot “ experts.”

“ J’accepte également le dernier paragraphe de votre lettre d’hier, car les prix mentionnés aux listes qui m’ont déjà été fournies ne sont en aucune manière exagérés eu égard à la qualité des meubles confectionnés.”

Vu les faits ci-dessus exposés, et pour les raisons exprimées dans le dit protêt, l’honorable Commissaire par interim recommande qu’il soit passé entre le gouvernement et M. Vallière un contrat notarié conforme aux conventions contenues dans les protêt et lettres plus haut relatés, et que l’honorable Commissaire par interim soit autorisé à signer ce contrat.

Certifié,

(Signé) “ GUSTAVE GRENIER,”

Greffier Conseil Exécutif.

Ceci est la copie de l’ordre en conseil dont il est fait mention en l’acte qui précède, signée et paraphée par les parties et le notaire soussigné ce sixième jour du mois de juin de l’an mil huit cent quatre-vingt-quatorze.

(Signé)

{ “ L. O. TAILLON,”
 “ ERNEST GAGNON,”
Sec. Dépt. T. P.
 “ P. VALLIÈRE,”
 “ J. A. CHARLEBOIS,”
N. P.

CONTRAT.

Pardevant J. A. CHARLEBOIS, Notaire Public, pour cette partie du Canada appelée la Province de Québec, résidant en la Cité de Québec, soussigné.

ONT COMPARU :

L’Honorable Louis Olivier Taillon, de la cité de Montréal, Avocat et Conseil de la Reine et Premier Ministre de la Province de Québec, Commissaire des Travaux Publics par INTERIM, agissant aux présentes pour et au nom de SA MAJESTÉ Notre Souveraine Dame la Reine, son profit et avantage, et pour le Gouvernement de Sa Majesté dans la Province de Québec, dûment autorisé à l’effet des présentes par un Ordre en Conseil approuvé par SON HONNEUR le Lieutenant Gouverneur de la Province de Québec le deuxième jour du mois de juin courant, copie duquel Ordre en Conseil a été annexée aux présentes, après avoir été signée et paraphée par les parties aux présentes, Parties de la Première Part ;

Et Monsieur Philippe Vallière, de la Cité de Québec, fabricant de meubles et ébéniste, Partie de la Seconde Part,

LESQUELS nous ont préalablement exposé et déclaré :

Qu’il existe certaines difficultés entre le Gouvernement de Sa Majesté et le dit

Philippe Vallière au sujet de la confection et fourniture de meubles pour le Palais Justice à Montréal ;

QUE le dit Philippe Vallière prétend que le contrat pour la confection et la fourniture des dits meubles lui a été confié par une lettre de l'Honorable Pierre Garneau, alors Ministre des Travaux Publics et en date du seize février mil huit cent quatre-vingt-onze, déposée au Département des Travaux Publics le dix-sept décembre de la même année ;

QUE, le ou vers le vingt-trois de juin mil huit cent quatre-vingt-onze, alors que le dit Philippe Vallière avait déjà confectionné une certaine quantité de meubles, le Département des Travaux Publics à Québec lui a fait tenir deux listes de meubles qu'il devait faire pour le susdit Palais de Justice, et que sur ces listes le prix d'une partie des meubles était spécifié ;

QUE, le vingt-trois juillet mil huit cent quatre-vingt-onze, le Commissaire des Travaux Publics d'alors, le dit Honorable Pierre Garneau, paya au dit Philippe Vallière, à titre d'avance, une somme de soixante mille piastres "en rapport avec l'ameublement du Palais de Justice de Montréal, dont compte est à rendre" ;

QU'APRÈS la formation du Cabinet DeBoucherville, le Gouvernement de Sa Majesté a fait savoir au dit Philippe Vallière qu'il n'entendait pas reconnaître le dit contrat, et que le Gouvernement n'a reçu aucun de ces meubles ;

QUE, le vingt-sept avril dernier, le Gouvernement de Sa Majesté a fait signifier à Monsieur P. Vallière un protêt par le ministère du Notaire soussigné, dans lequel étaient relatées les raisons pour lesquelles la lettre du dit Honorable Pierre Garneau ne pouvait constituer un contrat et dans lequel il était déclaré que Sa Majesté était de plus avisée qu'elle avait un droit d'action en répétition de deniers pour contraindre le dit Philippe Vallière à lui remettre la somme de soixante mille piastres que Sa Majesté prétendait avoir été illégalement reçue sans cause et sans considération ;

QUE, sans reconnaître le prétendu contrat invoqué par le dit Philippe Vallière, Sa Majesté ne désirant pas, cependant, prendre des procédures judiciaires contre le dit Philippe Vallière pour le contraindre à rembourser la somme de soixante mille piastres, mais voulant terminer à l'amiable les difficultés qui avaient surgi entre le Gouvernement de Sa Majesté et le dit Philippe Vallière, a, sous toutes les réserves de droit en pareil cas, proposé au dit Philippe Vallière de prendre dans son établissement, les meubles dont Sa Majesté aurait besoin pour les Palais de Justice de Montréal, Hull et Pontiac, la valeur des dits meubles devant être au préalable établie à dire d'arbitres nommés en la manière ordinaire indiquée au Code de Procédure Civile et lui a déclaré qu'Elle était prête à faire un contrat avec le dit Philippe Vallière basé sur ces données, lequel contrat devra être approuvé par une résolution de l'Assemblée Législative à la prochaine session ;

QUE le dit Philippe Vallière, de son côté, voulant mettre fin et régler à l'amiable les susdites difficultés et contestations, a accepté les propositions qui lui ont été faites par le protêt suscit.

EN CONSÉQUENCE les parties font entre elles les conventions et stipulations qui suivent :

10. Sa Majesté, représentée comme susdit, s'oblige à prendre à l'établissement du dit Philippe Vallière, et ce dernier s'oblige fabriquer et livrer au fur et à mesure qu'il en recevra l'ordre, tous les meubles qui seront requis et dont le Gouvernement aura besoin pour meubler les Palais de Justice de Montréal, Hull et Pontiac ;

20. La valeur de ces meubles devra être établie à dire d'arbitres nommés en la manière ordinaire indiquée au Code de Procédure Civile, à l'exception toutefois des meubles dont le prix est déjà déterminé sur les listes qui ont été fournies par le Département des Travaux Publics et dont une copie est ci-annexée après avoir été signée et paraphée par les parties et le Notaire soussigné ;

30. La fourniture des meubles se prendra d'abord sur les meubles faits actuellement, ensuite le dit Philippe Vallière s'oblige terminer ceux qui sont commencés et en confectionner d'autres suivant les instructions qu'il recevra de temps à autres du Département des Travaux Publics ;

40. Quant aux meubles dont le prix est déjà déterminé sur les listes qui ont été fournies, il est spécialement entendu et stipulé que Sa Majesté n'aura pas le droit de les refuser parce qu'ils sont trop dispendieux, mais qu'Elle ne sera tenue de les accepter que s'ils valent les prix fixés sur les listes, au dire des dits arbitres ;

50. Tous les meubles fournis, ceux déjà faits, ceux qui sont à terminer et ceux qui seront fabriqués dans l'avenir seront, dans tous leurs détails, des meubles de première qualité, faits avec du bois sain et sec, bien collés et vissés, etc., etc., et quant aux modèles de ceux qui ne sont pas faits, le dit Philippe Vallière devra se conformer aux instructions qu'il recevra du Département des Travaux Publics ; la même règle s'appliquera à ceux qui ne sont pas terminés en autant que la chose est possible à l'étage où les dits meubles sont rendus ;

60. Il sera donné crédit au Gouvernement de Sa Majesté par le dit Philippe Vallière de la somme de soixante mille piastres qu'il a reçue le vingt-trois juillet mil huit cent quatre-vingt-onze ;

70. Les meubles seront livrés à Montréal, Hull ou Bryson, suivant le cas, et les frais de transport seront à la charge du Gouvernement de Sa Majesté ; les dommages que subiront les meubles durant le transport seront à la charge du dit Philippe Vallière ; ils seront bien paquetés par le fournisseur, ledit Philippe Vallière, et à ses frais, en prenant toutes les précautions possibles pour les empêcher de se briser ou de se détériorer.

Moyennant ces présentes le dit Philippe Vallière renonce à toutes les prétensions et réclamations qu'il pouvait avoir ou qui pouvaient lui appartenir et lui résultant de la lettre du dit Honorable Pierre Garneau, lequel contrat, si il en est un, est par les présentes résilié purement et simplement pour toutes les fins que de droit, et le dit Philippe Vallière de plus renonce à tous dommages et intérêts qu'il pourrait prétendre avoir contre Sa Majesté pour les raisons susdites.

Le présent contrat devra être approuvé par une résolution de l'Assemblée législative.

ENFIN les présentes seront considérées comme un règlement amiable et final entre les parties aux présentes de toutes les difficultés, réclamations, etc., se rattachant au dit contrat de meubles ci-dessus mentionné.

DONT ACTE

Fait et Passé en la Cité de Québec, dans le bureau du Premier Ministre, le sixième jour du mois de juin de l'an mil huit cent quatre-vingt-quatorze, sous le numéro quatre mille cinq cent trente et un.

EN FOI DE QUOI les parties ont signé les présentes avec et en présence du Notaire soussigné après lecture faite.

(Signé)	L. O. TAILLON,
"	P. VALLIERE,
"	ERNEST GAGNON,
	<i>Secrétaire du Département des Travaux Publics,</i>
"	J. A. CHARLEBOIS,
	<i>N. P.</i>

LISTE

DES MEUBLES POUR LE PALAIS DE JUSTICE ORDONNÉS A M. P. VALLIÈRE.

1.—COUR D'APPEL.

1 Grand pupitre pour Juges.	
6 Fauteuils	\$ 75.00
1 Grand pupitre pour greffier, député-greffier et sténographe.	
3 Fauteuils	25.00
1 Grand pupitre Conseils de la Reine.	
6 Fauteuils	25.00
1 Fauteuil, crieur.	
2 Tables.....	95.00
40 Chaises.....	20.00
9 Grands bancs pour le public.	

2.—COUR SUPÉRIEURE,—1ère division.

1 Grand pupitre pour Juges.	
3 Fauteuils pour juges.....	\$ 75.00
1 Grand pupitre pour greffier, député-greffier et sténographe.	
3 Fauteuils	25.00

1 Grand pupitre pour Conseils de la Reine.	
6 Fauteuils " "	25.00
1 Boîte à témoins.	
1 Boîte à crieur.	
1 Table pour avocats.	
20 Pupitres " doubles.....	95.00
46 Fauteuils "	20.00
12 Sièges tournants pour Jurés.....	25.00
10 Bancs circulaires en amphithéâtre pour le public.	
2 Bancs pour témoins.	
1 Banc pour Jurés déchargés.	

3.—COUR D'ENQUÊTE ET MÉRITE No. 2.

1 Grand pupitre pour Juge.	
1 Fauteuil " "	\$ 95.00
1 Pupitre pour greffier et sténographe.	
2 Fauteuils " "	25.00
20 Tables pour avocats et parties.	
80 Chaises " "	
6 Bancs pour public.	
1 Boîte à témoins.	

4.—COUR D'ENQUÊTE ET MÉRITE No. 3.—(Sommaire).

1 Grand pupitre pour Juge.	
1 Fauteuil " "	\$ 95.00
1 Pupitre pour greffier.	
1 Fauteuil "	25.00
1 Boîte à témoins.	
15 Pupitres pour avocats (simples)	70.00
15 Chaises	20.00
20 Chaises pour le public.	

6.—COUR CRIMINELLE.

1 Grand pupitre pour Juges.	
3 Fauteuils "	\$ 95.00
1 Grand pupitre pour greffier, député-greffier et interprète.	
3 Fauteuils " " "	25.00
1 Fauteuil, coroner.	
1 Fauteuil, shérif.	

2	Pupitres pour substituts du Procureur Général (simples).	
2	Fauteuils " " "	25.00
1	Boîte à crieur.	
1	Boîte à témoin.	
1	Boîte à prévenu.	
1	Table pour reporters.	
12	Fauteuils à bras pour Petits Jurés, fonds en cuir, dos en bois perforé....	22.50
24	Fauteuils à bras pour Grands Jurés, fonds en bois perforé, dos en bois perforé.	20.00
30	Chaises et tables.	
20	Bancs circulaires en amphithéâtre pour public.	

7.—COUR DE CIRCUIT.

1	Grand pupitre pour Juges.	
2	Fauteuils " "	\$ 75.00
1	Grand pupitre pour greffier, député-greffier et sténographe.	
3	Fauteuils " " "	\$ 25.00
1	Boîte à témoins.	
1	Boîte à crieur.	
1	Table pour avocats.	
12	Pupitres " (doubles)	95.00
24	Fauteuils " (perforés).....	20.00
10	Bancs circulaires en amphithéâtre pour public.	

Approuvé, " P. G."

" J. E. R." P. G.

Ces meubles ont été commandés à M. P. Vallière et copie de cette liste lui a été livrée ce jour, 23 juin 1891. Par ordre, " S. L."

Ceci est l'une des listes des meubles dont il est fait mention en l'acte qui précède, signée et paraphée par les parties et le Notaire soussigné, ce sixième jour du mois de juin, mil huit cent quatre-vingt-quatorze.

(Signé) L. O. TAILLON,
 " P. VALLIERE,
 " ERNEST GAGNON,
Secrétaire du Département des Travaux Publics,
 " J. A. CHARLEBOIS,
 N. P.

LISTE

DES MEUBLES POUR LE PALAIS DE JUSTICE NON ORDONNÉS.

BUREAU DU SHÉRIF.

1 Fauteuil pour bureau, bourré.....	\$ 40.00
3 Fauteuils " "	25.00
1 Canapé " "	40.00

DÉPUTÉ-SHÉRIF.

1 Bibliothèque.....	
2 Chaises.....	\$25.00
1 Canapé.....	30.00

COMPTABLE.

1 Pupitre avec casier.....	
1 Grand pupitre	75.00

BUREAU DES CLERCS.

3 Pupitres avec casiers.....	75.00
1 Pupitre sans casiers.....	40.00

BUREAU DES HUISSIERS.

1 Douzaine de chaises perforées.....	15.00
1 Grande table.....	
1 Grand pupitre.....	

VESTIAIRE DES AVOCATS.

50 Fauteuils pas tournants.....	20.00
1 Grande table.....	

BUREAU DU GREFFIER DE LA COUR D'APPEL.

1 Pupitre fermé.....	\$ 80.00
1 Canapé.....	30.00

DÉPUTÉ GREFFIER.

1 Pupitre fermé	\$ 80.00
1 Chaise	25.00

BUREAU DES CLERCS.

2 Pupitres avec casiers.....	75.00
2 Chaises.....	20.00

GREFFE DE LA COUR SUPÉRIEURE.

6 Pupitres.....	40.00
6 Chaises.....	20.00

DÉPARTEMENT DES BREFS DE LA COUR SUPÉRIEURE.

1 Pupitre avec casier (adossé l'un à l'autre) ce département isolé du public..	\$120.00
--	----------

BUREAU DES TUTELLES.

3 Pupitres.....	40.00
2 Chaises perforées.....	20.00
2 Bancs pour le public.	

BUREAU DU GREFFE DE LA COUR CRIMINELLE.

1 Pupitre fermé.....	80.00
----------------------	-------

CHAMBRES DE DÉLIBÉRÉ.

1 Grande table.	
8 Fauteuils.	
4 Armoires tournantes.....	25.00
1 Bibliothèque, 12 pieds.	

5.—COUR DE PRATIQUE.

1 Grand pupitre pour Juge.	
1 Fauteuil " "	
1 Grand pupitre pour greffier et sténographe.	
2 Fauteuils " " " 	25.00
1 Boîte à témoins.	
1 Table pour avocats.	
4 Tables " "	
20 Chaises " "	
4 Bancs pour public.	

10.—COUR DE POLICE.

1 Grande table pour reporters.

2 Chaises “ “
 Mobilier de la nouvelle bibliothèque.
 Mobilier du nouveau vestiaire.
 Casiers des greffes.

Approuvé, “ P. G.”

“ J. E. R.,” P. G.

Ces meubles ont été commandés à M. P. Vallière et copie de cette liste lui a été livrée ce jour, 23 juin 1891. Par ordre, “ S. L.”

Ceci est la seconde liste des meubles dont il est fait mention en l'acte qui précède, signée et paraphée par les parties et le Notaire soussigné, ce sixième jour du mois de juin, de l'an mil huit cent quatre-vingt-quatorze.

(Signé)	L. O. TAILLON,
“	P. VALLIERE,
“	ERNEST GAGNON,
	<i>Secrétaire du Département des Travaux Publics,</i>
“	J. A. CHARLEBOIS,
	<i>N. P.</i>

RÉCLAMATION CHARLEBOIS.

(MURS D'ENCEINTE DU PALAIS LÉGISLATIF, ETC., ETC.)

COPIE du Rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Exécutif, en date du 9 juin 1894, approuvé par le Lieutenant-Gouverneur le 9 juin 1894.

No 301.

Sur la réclamation de A. Charlebois pour construction du mur d'enceinte et autres travaux autour du palais législatif et des ministères.

L'honorable commissaire des travaux publics par interim, dans un rapport en date du 9 juin courant (1894), expose : que, le 9 août 1887, l'honorable James McShane, alors commissaire des travaux publics, a adressé à M. Alphonse Charlebois, entrepreneur, la lettre qui suit :

“ You will please to begin work at once for the erection of new stone wall or fence all around the Parliament Buildings. Also provide the material necessary for the construction of same. The conditions and price will be the same as for work done by you by the day for the Government.”

“ P. S.—You will please to do this fence or wall according to plans shown to me and my Premier, Honorable H. Mercier.”

Le 2 septembre 1887, le même commissaire de travaux publics a adressé au dit M. Charlebois, la lettre qui suit :

“ You will please to provide for all the wrought iron gates required for the stone fence all around the Parliament Buildings, according to design shown to you in my office by myself and the Premier, or any other design that may be selected by the Government that will correspond with the stone fence, on condition, however, that you will execute and complete all the iron work required for said stone fence for a sum not exceeding forty thousand dollars and no extra shall be allowed under any consideration whatever.”

M. Charlebois a ensuite commencé la construction d'un mur en pierre autour du terrain sur lequel sont érigés les ministères et le palais législatif, et il a discontinué les travaux en juillet 1888.

Il était alors dû à M. Charlebois une somme de \$16,500.00 pour les dits travaux.

Le 9 avril 1889, l'honorable Pierre Garneau, alors commissaire des travaux publics, fit adresser à M. Charlebois une lettre où on lit entre autres choses ce qui suit :

“ L'honorable commissaire actuel des travaux publics a pu se convaincre (comme vous avez pu vous convaincre vous-même) que les termes très généraux

“ de cette lettre (la lettre de M. McShane), étaient de nature à laisser place à bien
 “ des interprétations différentes relativement aux détails de l'exécution de l'entreprise.
 “ En conséquence il m'a donné instruction de vous faire les propositions suivantes
 “ qui, si elles sont acceptées par vous, constitueront un arrangement ou marché qui
 “ devra remplacer l'ordre cité plus haut et à vous donné par l'honorable J. McShane
 “ le 9 août 1887.

“ Vous vous engagerez à fournir tous ouvriers, matériaux, et autres choses
 “ nécessaires pour construire, suivant les règles de l'art et à l'entière satisfaction du
 “ gouvernement, près l'édifice du palais législatif et des départements publics de la
 “ province de Québec, tel que dit ci-après, certains murs ou parties de murs de
 “ clôture indiqués par des lignes rouges sur le plan No 6571 du département des
 “ travaux publics, annexé à la présente et signé par l'assistant-ingénieur du dit
 “ département, ces murs devant être en granit de Stanstead sur fondation en maçon-
 “ nerie brute de pierre du Château-Richer, assise sur roc, par travées horizontales de
 “ douze pieds de longueur, plus ou moins, selon les indications qui seront données
 “ par le département des travaux publics, et séparées entre elles par des dés faisant
 “ saillie, le tout tel que déjà commencé, pour ce qui concerne la taille du granit, et
 “ selon les formes, dimensions, etc., indiquées au plan No 6570 du département des
 “ travaux publics annexé et signé comme celui dont il a été fait mention ci-haut.

“ Ces travaux seront exécutés pour et à raison de tant par pied courant sur la
 “ longueur des dits murs ou parties de murs mesurés au milieu de leur épaisseur,
 “ quelles que soient leur hauteur ou leur profondeur, savoir, à raison ou en consi-
 “ dération de vingt-neuf piastres et cinquante centins pour chaque pied courant de
 “ mur construit sur la longueur des dits murs, pour les parties courbes comme pour
 “ les parties droites, pour les dés comme pour les travées.

“ Le gouvernement sera tenu responsable des délais qui pourront être apportés
 “ à la délivrance des ordres, instruction, etc., qui seront nécessaires pour l'exécution
 “ de ces travaux, lesquels devront être demandés par écrit, par vous-même; mais il
 “ devra être laissé un temps raisonnable (trois semaines au plus) au département
 “ pour la livraison des dits ordres, etc., dans chaque cas.

“ Les paiements seront faits tous les mois, pour les matériaux et la main d'œuvre,
 “ sur le rapport et le mesurage de l'ingénieur du département des travaux publics;
 “ et sur chacun des quatre premiers de ces rapports on devra déduire la somme de
 “ quatre mille cent vingt-cinq piastres formant un total de seize mille cinq cents
 “ piastres, laquelle somme a été reconnue par vous-même et par le département
 “ comme étant le montant qui vous a été avancé par le gouvernement jusqu'à
 “ ce jour pour matériaux et main d'œuvre déjà fournis pour l'exécution de ces
 “ travaux.

“ Vous serez tenu de faire, aux mêmes conditions, la même clôture sur les terrains
 “ que le gouvernement pourra acheter ou exproprier d'ici au premier septembre mil
 “ huit cent quatre-vingt-dix, (1890) :

“ Le marché que comportent les propositions ci-dessus doit remplacer l'ordre à

“ vous donné par l'honorable James McShane, ex-Commissaire de l'Agriculture et des Travaux publics, à la date du 9 août mil huit cent quatre-vingt-sept, relativement au mur de clôture de l'Edifice du Parlement (Parliament Buildings).

“ Il est bien entendu qu'en acceptant ces propositions, vous renoncez, par le fait, à tous dommages se rapportant, directement ou indirectement, à la construction des dits murs, jusqu'à ce jour.

“ L'honorable Commissaire désire avoir votre réponse aux propositions ci-dessus le plus tôt possible.”

Quelques semaines après avoir reçu cette lettre, M. Charlebois reprit les travaux aux conditions y exprimées notamment au prix de vingt-neuf piastres et cinquante centins,—(\$29.50) du pied linéaire.

Les travaux furent de nouveau suspendus vers novembre 1889.

Le 31 mai 1892, M. Charlebois n'avait pas encore repris ces travaux.

Il adressa alors au département des Travaux publics les réclamations qui suivent :

Québec, 31 mai 1892.

LE DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

Doit à

A. Charlebois, *entrepreneur*.

1889

Oct. 1.	Montant de travaux faits pour le Département depuis le 26 août 1888 jusqu'au 1er octobre 1889.....	\$101,855.25
Août 9.	Montant de travaux faits à la journée d'après comptes produits, 8 août 1889.....	16,130.76
Oct. 1.	Montant de travaux faits à la journée d'après comptes produits, 1er octobre 1889.....	5,152.91
	Pour dommages par retards apportés à l'exécution des travaux depuis novembre 1889 à mai 1892.....	20,000.00
	Pour profit sur la balance des travaux à exécuter à la journée, y compris les ouvrages en fer, etc.....	25,000.00
		<hr/>
		\$168,138.92

Cr

Reçu a/c, avril 10, 1889.....	\$15,000.00
“ mai 4, 1889.....	15,000.00
“ octobre 12, 1889.....	70,000.00
Sur règlement antérieur.....	16,500.00
	<hr/>
	116,500.00
	<hr/>
Balance due.....	\$51,638.92

Québec, 31 mai 1892.

LE DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

Doit à

A. Charlebois.

1889 Réclamations filées au Département le 1er mai 1889..... \$111,623.40

Cr

Reçu a/c , juin 28..... 80,000.00

Balance..... \$31,623.40

“ Ces réclamations ont été filées au Département le 1er mai 1889 et ont été “ référées aux officiers en loi qui en ont fait un rapport favorable. Le 28 juin 1889 “ une avance de quatre-vingt mille piastres a été faite sur ces réclamations ainsi que “ sur les travaux faits et en cours d'exécution. Le 29 octobre le gouvernement a “ décide d'imputer cette avance de quatre-vingt mille piastres seulement sur ces “ réclamations, et de faire une nouvelle avance de soixante-dix mille piastres sur les “ travaux.”

[Signé]

“ A. CHARLEBOIS.”

Le gouvernement, sous l'administration de Boucherville, n'a pas voulu reconnaître ces réclamations.

Le 9 janvier 1893, M. Charlebois a adressé au Commissaires des Travaux publics la lettre suivante :

“ Référant à mes lettres antérieures, aux documents déjà soumis, et aux conversations verbales que j'ai eues à plusieurs reprises avec les officiers de votre Département au sujet des réclamations que j'ai filées pour travaux au Palais Législatif et au terrain qui l'environne, je me permets de venir de nouveau vous demander un règlement de cette affaire en souffrance depuis plusieurs années déjà.

“ J'ai sur ce terrain un outillage considérable et très coûteux qui se détériore rapidement, et je sou mets respectueusement qu'il n'est que juste que le gouvernement dont vous êtes un des membres, décide sur les demandes que j'ai déjà faites.

“ Connaissant et appréciant la position financière dans laquelle se trouve actuellement la Province de Québec, désirant éviter pour vous comme pour moi les ennuis et les délais d'une expertise, et afin d'en arriver à une solution immédiate, je me permets de vous faire la proposition suivante :

“ Comme règlement final de toute réclamation de ma part contre le gouvernement, jusqu'à cette date, j'accepterai la somme de cinquante-deux milles piastres (\$52,000.00).

“ Et en outre je m'engagerai à terminer, suivant les conditions de mon contrat, a clôture en pierre que j'ai commencée, ce qui coûtera au moins \$25,000.00.

“ J’ose espérer, Monsieur le Ministre, que cette proposition vous sera agréable ainsi qu’à vos collègues, et que vous adopterez ce moyen de régler à l’amiable et définitivement le différend existant entre nous.”

Le 6 avril 1893, après des pourparlers qui avaient duré assez longtemps, l’honorable M. Nantel, alors Commissaire des Travaux publics, fit adresser à M. Charlebois la lettre qui suit :

“ Vous êtes requis de terminer les travaux des murs d’enceinte de l’Hôtel du Gouvernement, avec toute la diligence possible. Vous serez payé de ces travaux au prix arrêté antérieurement entre vous et ce département ; ces travaux devront être exécutés suivant les plans qui vous ont été livrés. Sur paiement des dits travaux qui restent à faire, vous devrez donner quittance finale et générale au gouvernement

“ Vous êtes requis en outre de faire disparaître d’ici au premier de juin prochain les bureaux, remises, outillage et matériaux que vous avez sur le terrain de l’Hôtel du Gouvernement.

“ Quant aux réclamations que vous prétendez avoir contre le Gouvernement, je regrette d’avoir à vous dire que ce dernier ne peut en reconnaître le bien fondé.”

Le 8 du même mois, M. Charlebois a répondu qu’il trouvait l’offre du gouvernement insuffisante, mais il ajoutait :

“ Cependant, dans le but d’en arriver à un arrangement à l’amiable avec le gouvernement, j’accepte de compléter les travaux et d’enlever du terrain mes bâtisses et matériaux sous le plus court délai possible, et de donner au gouvernement, sur le paiement des travaux aux prix ci-haut mentionnés, une quittance générale et finale de mes réclamations contre lui, à la condition, naturellement, que, de son côté, le gouvernement me donne aussi semblable quittance.”

Le 14 du même mois, M. Charlebois a reçu du département des travaux publics, la lettre suivante :

“ En réponse à votre lettre du 8 de ce mois, je dois vous dire de vous mettre à l’œuvre immédiatement, afin de terminer le mur au commencement de l’été.

“ Vous serez payé au prix fixé par la lettre du 15 mai 1889, savoir : vingt-neuf piastres et cinquante centins par pied courant de mur terminé, plus deux piastres par quart de ciment employé.”

Le 17 du même mois, M. Charlebois a adressé au département des travaux publics, une lettre dans laquelle il disait :

“ Je commencerai à faire les préparatifs qui sont nécessaires pour commencer les travaux, que j’entends terminer dans le plus court délai possible.”

M. Charlebois a ensuite repris l’ouvrage et a fait tous les travaux de construction du mur en pierre qui pouvaient alors être faits ; il reste encore la rue Ste-Julie, et la propriété de la succession de l’honorable John Hearn.

M. Charlebois réclame maintenant \$52,681.85.

Le Gouvernement prétend ne devoir que \$38,532.30, et il a fait voter cette somme à la dernière session, (art. 12, du budget supplémentaire pour l’exercice finissant le 30 juin 1894).

La différence entre les deux provient de la manière d'interpréter les conventions qui ont eu lieu au commencement d'avril 1893, en ce qui concerne une partie du mur qui était alors commencée, plus ou moins avancée mais non terminée. M. Charlebois prétend avoir droit à \$29.50 pour chaque pied de mur qu'il a terminé après ces arrangements, même pour la partie qui était commencée avant, tandis que le Gouvernement ne veut payer que le prix des travaux que M. Charlebois a réellement faits après ces arrangements.

Le 19 avril dernier, (1894) M. Charlebois a produit une pétition de droit devant la Cour Supérieure à Québec, par laquelle il réclame la dite somme de \$52,681.85.

Le Gouvernement a contesté, et voyant que M. Charlebois persistait à réclamer une somme plus élevée que celle à laquelle il avait droit, le Gouvernement a plaidé qu'il ne lui devait rien, mais, au contraire il lui avait payé \$52,540.95 de trop.

Le 4 juin courant, M. Charlebois a adressé à l'honorable M. Taillon, Commissaire des Travaux publics par interim, la lettre qui suit :

" J'ai reçu le plaidoyer du Gouvernement en réponse à ma pétition de droit, mais comme d'autres affaires importantes requièrent mon temps et mon attention, et pour éviter les délais et les ennuis d'un procès, je me permets de tenter de nouveau un règlement à l'amiable.

" J'abandonnerai cette action que j'ai prise de bonne foi et ma réclamation que je crois parfaitement justifiable pour le paiement immédiat de \$40,000.00."

" J'ose espérer, Monsieur le Ministre, que cette proposition vous sera acceptable ainsi qu'au Conseil Privé, et que nous terminerons cette affaire à l'amiable."

" P. S.—Il est bien entendu que cette offre d'arrangement est faite sans préjudice à nos droits et prétentions et sous les réserves ordinaires."

L'honorable commissaire des travaux publics par interim, est d'opinion que le gouvernement devrait accepter cette proposition pour les raisons et aux conditions ci-après exprimées.

L'allégation dans le plaidoyer que le gouvernement ne doit rien et que M. Charlebois a reçu \$52,540.95 de trop est basée sur un état de compte fourni par les officiers du département des travaux publics, où la somme de 80,000.00 payée au commencement de juillet 1889 figure comme devant être toute imputée sur le prix du mur.

Après un examen minutieux du dossier, qui est très volumineux, l'honorable commissaire des travaux publics par interim, est arrivé à la conclusion qu'il serait difficile d'établir cette prétention. Ce paiement a été fait après la production par M. Charlebois au département des travaux publics de la réclamation suivante :

" Québec, 1er mai 1889.

" LE DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

DOIT A

A. CHARLEBOIS,

Entrepreneur.

" Pour des ouvrages, matériaux et effets pour un montant d'au moins de \$300,000, dont le département, malgré mes protestations, a chargé d'autres personnes de faire

et fournir, lesquels ouvrages, matériaux et effets se trouvaient, d'après mon contrat, faire partie de ceux que je devais exécuter et fournir, et sur lesquels j'avais droit à une commission de 25 pour cent tel qu'on m'a alloué pour d'autres ouvrages que j'ai exécutés et matériaux et effets que j'ai fournis en vertu du même contrat, soit \$75,000.00

" Pour dommages causés par les retards apportés par le département dans l'exécution de mes travaux, et au paiement des estimations dues, soit..... 25,000.00

" Pour la balance due sur la retenue de 10 pour cent sur le contrat du 9 février 1883..... 10,723.40

" Pour les 10 pour cent que le département s'est chargé de retenir sur le contrat transporté par moi à M. N. Trudel pour ouvrages à la Cour de Circuit et de Police à Montréal..... 900.00

\$111,623.40

Il a été échangé de la correspondance entre le département et M. Charlebois au sujet de cette réclamation ; le Commissaire des Travaux publics a consulté le Procureur Général, (l'hon. Arthur Turcotte), et, le 28 juin 1889, celui-ci a donné une opinion qui est généralement favorable aux prétentions de M. Charlebois.

Le deux juillet 1889, le gouvernement a payé à M. Charlebois une somme de \$63,623.50, suivant un certificat conçu dans les termes suivants :

" No 20985.

" DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Québec, 2 juillet 1889.

" \$63,623.50.

" Les présentes font foi que Alphonse Charlebois, Québec, a droit de toucher la somme de soixante-trois mille six cent vingt-trois piastres et cinquante centins, étant pour un à compte sur travaux en cours d'exécution sur le terrain du Palais législatif, d'après comptes produits et réclamations filées jusqu'à ce jour, en rapport avec la construction des nouvelles chambres du Parlement, voir L. E. du 28 juin 1889.

" A charger à Construct. des N. Chambres du Parlement, à prendre sur l'appropriation 52 Vict., chap. 1er, cédula B. No 241."

Le quatre juillet 1889, le gouvernement a payé à M. Charlebois une somme de \$16,376.50, suivant un certificat conçu dans les termes suivants :

" No 20,999.

" DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Québec, 4 juillet 1889.

" \$16,376.50.

" Les présentes font foi que Alphonse Charlebois, Québec, a droit de toucher la somme de seize mille trois cent soixante-seize piastres et cinquante centins, étant pour

un deuxième à-compte sur travaux en cours d'exécution sur le terrain du Palais législatif, d'après comptes produits et réclamations filées jusqu'au 2 juillet 1889, les deux avances formant la somme de \$80,000.00 autorisée par l'Honorable Conseil Exécutif, en rapport avec la construction des Nouvelles Chambres du Parlement.

"A charger à construction des Nouvelles Chambres du Parlement. A prendre sur l'appropriation 52 Vict., chap. 1er, cédula B. No 241."

Ces certificats ne justifient pas l'imputation de toute cette somme de \$80,000.00 sur le prix des travaux du mur ; au contraire, il y a lieu de croire, par l'ensemble des pièces qui ont trait à cette réclamation de \$111,633.40, qu'elle a été payée surtout en vue de la réclamation (qui ne fait aucune mention du prix du mur). Cette présomption est fortifiée par le fait que, le 9 octobre 1889, le gouvernement a reconnu devoir et promis de payer à M. Charlebois une somme de \$70,000.00 pour la construction du mur, ainsi que constaté par le compte produit par M. Charlebois en date du 1er octobre 1889, et par la lettre de crédit de l'honorable D.-A. Ross, alors Commissaire des Travaux publics par interim, datée du 9 du même mois. Cette somme de \$70,000.00 a été payée vers le 30 avril 1890.

Que cette somme de \$70,000.00 couvrirait tous les travaux faits au mur indépendamment de la dite somme de \$80,000.00, et ce n'est pas sans raison que M. Charlebois en infère que, dans la pensée du gouvernement qui a fait ces paiements, les \$80,000.00 ne devaient pas être imputés sur le prix du mur.

Il resterait à prétendre que cette somme (\$80,000.00) a été payée indûment, sans cause, mais vu les circonstances dans lesquelles ce paiement a été fait, les discussions qui l'ont précédé, vu surtout la consultation du Procureur Général d'alors, une telle prétention n'aurait guère de chance de succès.

L'honorable Commissaire des Travaux publics par interim, soumet qu'il est préférable de s'en tenir à la position que le gouvernement a prise en avril 1893, et, sans remonter à ce qui a été fait sous l'administration Mercier, régler avec M. Charlebois pour les travaux qu'il a faits sous l'administration actuelle.

Il est vrai qu'en payant à M. Charlebois une somme de \$40,000.09, le gouvernement lui paiera un peu plus que ce qu'il croit lui être dû ; mais il ne faut pas perdre de vue que M. Charlebois a renoncé :

1o. A son prétendu droit de continuer la construction du mur quand se fera l'expropriation de la succession Hearn et sur la rue Ste-Julie ;

2o. Aux droits qui pourraient lui résulter de la lettre de l'honorable M. McShane, datée du deux septembre 1887, ci-dessous citée :

"You will please to provide for all the wrought iron gates for the stone fence all around the Parliament Buildings for a sum not exceeding forty thousand dollars."

3o. A tout ce qu'il prétendait lui être dû suivant ses réclamations produites le 31 mai 1892, ci-dessus citées, savoir \$51,638.92 et \$31,623.40.

4o. A tous dommages résultant du retard apporté à l'exécution de ses travaux

depuis le trente et un mai 1892. (La réclamation qu'il a produite à cette date comprenait les dommages qu'il prétendait avoir soufferts jusqu'alors.)

50. Dans sa lettre du 8 avril 1893, après avoir accepté les conditions posées par l'honorable M. Nantel, le six du même mois, M. Charlebois disait :

“ A la condition, naturellement, que, de son côté, le gouvernement me donne “ aussi une quittance générale et finale.”

M. Charlebois a d'abord prétendu que cette phrase couvrait une dette de \$5,000.00 et intérêts, qu'il devait au département des Terres de la Couronne. Il renonce maintenant à cette prétention et consent à ce que cette autre affaire soit traitée séparément.

Pour ces raisons, l'honorable Commissaire des Travaux publics par interim recommande que le gouvernement paie dès maintenant à M. Charlebois la somme de \$38,532.30) trente huit mille cinq cent trente-deux piastres et trente centins, et qu'il s'engage à lui payer la somme de (\$1,467.70) mille quatre cent soixante et sept piastres et soixante-dix centins pour former \$40,000.00 lorsqu'elle aura été votée par la Législature à la prochaine session.

A condition 1o : que M. Charlebois renonce à tous travaux qu'il pourrait prétendre faire en vertu du contrat passé en 1883, pour la construction du Palais législatif et des conventions subséquentes, au mur d'enceinte, au terrain, ou autres ;

2o. qu'il renonce à toute réclamation pour dommages ou autres causes se rattachant aux dits contrat, conventions et travaux ;

3o. que les parties se donnent mutuellement quittance générale et finale en ce qui concerne les dits contrat, conventions et travaux ;

4o. que la pétition de droit soit retirée, chaque partie payant ses frais ;

5o. que le gouvernement conserve ses droits quant à sa dite créance de \$5,000.00 et intérêts.

L'honorable Commissaire des Travaux publics par interim, recommande en outre qu'un acte authentique soit passé conformément à ce qui précède, et qu'il soit autorisé à le signer pour le gouvernement.

Certifié

GUSTAVE GRENIER,
Greffier Conseil Exécutif.

CONTRAT.

DEVANT NOUS, Alexandre Gauvreau, notaire public pour la Province de Québec, en la Puissance du Canada, résidant et pratiquant en la Cité de Québec, dans la dite Province, soussigné.

ONT COMPARU : L'honorable Louis-Olivier Taillon, Premier Ministre et Commissaire des Travaux publics pour la Province de Québec par intérim, stipulant de la part du Gouvernement de la Province de Québec, en vertu d'un arrêté du Conseil

exécutif en date du neuf juin courant, dont copie certifiée par le Greffier du Conseil exécutif, Gustave Grenier, est demeurée annexée à la minute des présentes après avoir été signée des parties aux présentes et à leurs requisitions de nous notaire soussigné pour identification, d'une part.

Et Alphonse Charlebois, de la dite cité de Québec, écuier, entrepreneur, d'autre part.

Lesquels ont déclaré et sont convenus ce qui suit, savoir :

Que le dit Alphonse Charlebois, en l'année mil huit cent quatre-vingt-sept, a commencé la construction d'un mur en pierres, autour du terrain où sont érigés le Palais Législatif et les Ministères, en la dite cité de Québec.

Que les travaux pour la construction du dit mur en pierres ont été interrompus en différents temps et notamment en l'automne de l'année mil huit cent quatre-vingt-neuf.

Qu'en mai de l'année mil huit cent quatre-vingt-douze, pendant que les dits travaux étaient encore suspendus, le dit Alphonse Charlebois a produit au Département des Travaux publics, des états de compte par lesquels il réclamait du Gouvernement de cette Province les sommes de (\$51,638.92) cinquante et un mille six cent trente huit piastres et quatre-vingt-douze centins, et (\$31,623.40) trente et un mille six cent vingt-trois piastres et quarante centins, comme étant des balances de compte qu'il prétendait lui être dues par le Gouvernement de cette Province, tant pour la construction du dit mur que pour certains travaux faits à la journée et pour dommages.

Que le Gouvernement de cette Province n'a jamais voulu admettre les réclamations du dit Alphonse Charlebois telles que présentées au Département des Travaux publics par ce dernier.

Qu'après la production des dites réclamations par le dit Alphonse Charlebois, il a été échangé de la correspondance au sujet d'icelles entre le dit Département des Travaux publics et le dit Alphonse Charlebois qui a fini par consentir et s'engage à compléter les dits travaux de construction du dit mur en pierres, à enlever du terrain du Gouvernement, sous le plus court délai possible, ses bâtisses et matériaux et à donner au Gouvernement de cette Province, sur le paiement des dits travaux aux prix convenus antérieurement, une quittance générale et finale de toutes ses réclamations contre lui, à la condition que de son côté le Gouvernement de cette Province lui donne aussi une semblable quittance.

Qu'après avoir terminé ces dits travaux pour la construction du dit mur en pierres, le dit Alphonse Charlebois a produit au dit Département des Travaux publics pour les dits travaux une réclamation au montant de (\$52,681.85) cinquante deux mille six cent quatre-vingt-une piastres et quatre-vingt-cinq centins.

Que le Gouvernement de cette Province ne voulut pas reconnaître alors cette réclamation du dit Alphonse Charlebois et prétendit ne devoir à ce dernier qu'une somme de (\$38,532.30) trente huit mille cinq cent trente-deux piastres et trente centins, et en conséquence fit voter cette dite dernière somme à la dernière session, tel qu'il appert à l'article douze du budget supplémentaire pour l'exercice

finissant le trente juin mil huit cent quatre-vingt-quatorze ; la différence entre les réclamations du dit Alphonse Charlebois et ce que le Gouvernement prétend lui devoir, provenant de la manière d'interpréter les conventions qui ont eu lieu au commencement d'avril mil huit cent quatre-vingt-treize, en ce qui concerne une partie du dit mur en pierres qui était alors commencée, plus ou moins avancée, mais non terminée. Le dit Alphonse Charlebois prétendait avoir droit à (\$29.50) vingt-neuf piastres et cinquante centins pour chaque pied du dit mur en pierres qu'il a terminé après ces dits arrangements ou conventions, même pour la partie qui était commencée avant, tandis que le Gouvernement ne voulait ou prétendait payer que le prix des travaux que le dit Alphonse Charlebois avait réellement faits après ces dits arrangements ou conventions.

Que le dit Alphonse Charlebois ne voulant pas accepter le montant que le Gouvernement avait fait voter à la dernière session, tel que ci-dessus mentionné, en règlement de ses dites réclamations, a, le dix-neuf avril dernier (1894) produit une pétition de droit devant la Cour Supérieure pour la Province de Québec, à Québec, dans une cause portant le No 1199, dans laquelle le dit Alphonse Charlebois était demandeur et Sa Majesté la défenderesse, par laquelle il réclamait la somme de (\$52,681.85) cinquante deux mille six cent quatre-vingt-une piastres et quatre-vingt-cinq centins ; que le Gouvernement de cette Province a contesté la dite Pétition de droit.

Qu'après la production en Cour du plaidoyer du Gouvernement contestant la dite Pétition de droit, le dit Alphonse Charlebois aurait offert au Gouvernement de renoncer à sa pétition de droit si ce dernier voulait lui payer immédiatement la somme de quarante mille piastres (\$40,000.00).

Qu'enfin, pour mettre fin à tous procès et à toutes réclamations de part et d'autre se rattachant à la construction du Palais Législatif et à tous les travaux qui en dépendent plus ou moins directement, le Gouvernement consent à payer maintenant au dit Alphonse Charlebois la dite somme de trente huit mille cinq cent trente-deux piastres et trente centins, (\$38,532.30) et à faire voter par la Législature, à sa prochaine session, la somme de quatorze cent soixante et sept piastres et soixante et dix centins (\$1467.70) pour la payer au dit Alphonse Charlebois ou à son ordre aussitôt que le bill des subsides pour la prochaine session aura été sanctionné.

En conséquence, le dit Gouvernement, ayant payé ce jour au dit Alphonse Charlebois la dite somme de (\$38,532.30) trente huit mille cinq cent trente-deux piastres et trente centins, partie de la dite somme de quarante mille piastres, ainsi que ce dernier le reconnaît, et s'étant engagé, comme par ces présentes il s'engage, par le ministère du dit Honorable Louis-Olivier Taillon agissant en sa dite qualité, à faire voter par la Législature, tel que ci-dessus mentionné, la somme de (\$1467.70) quatorze cent soixante et sept piastres et soixante et dix centins, et la payer au dit Alphonse Charlebois ou à son ordre, tel que susdit, en paiement complet de la dite somme de quarante mille piastres ci-dessus mentionnée, en règlement final de ses dites réclamations, ce dernier, le dit Alphonse Charlebois, renonce à tous travaux qu'il pourrait prétendre faire en vertu du contrat passé en mil huit cent quatre-vingt-trois pour la construction

du Palais Législatif et des conventions subséquentes, au mur d'enceinte, au terrain du Gouvernement ou autres ainsi qu'à toutes réclamations qu'il pourrait prétendre avoir contre le Gouvernement de cette Province pour dommages au autres causes se rattachant aux dits contrats, conventions et travaux, les parties se donnant mutuellement quittance générale et finale en ce qui concerne les dits contrats, conventions et travaux.

Il est finalement convenu entre les dites parties comme condition du présent arrangement, que le dit Alphonse Charlebois devra, et il s'engage de le faire, retirer la dite pétition de droit en par le dit Gouvernement de cette Province et le dit Alphonse Charlebois payant chacun leurs frais et que chaque partie conserve ses droits et prétentions quant à une créance que le Département des Terres de la Couronne a contre le dit Alphonse Charlebois.

DONT ACTE FAIT ET PASSÉ en la dite cité de Québec, le treizième jour du mois de juin de l'année mil huit cent quatre-vingt-quatorze, sous le numéro trois mille deux cent quarante-neuf des minutes du notaire soussigné; et ont les dites parties signé avec nous notaire soussigné après lecture faite.

[Signé]

L. O. TAILLON,
A. CHARLEBOIS,
ALEX. GAUVREAU, N. P.

Vraie copie de la minute demeurée de record en mon étude.

ALEX. GAUVREAU, N. P.

APPENDICE No 2.

CHEMINS DE FER.

BUREAU DES CHEMINS DE FER, P. Q.

Québec, 1er octobre 1894.

A L'HONORABLE G.-A. NANTÉL,

Commissaire des Travaux Publics.

Monsieur le Commissaire :

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport général des actes administratifs de mon bureau, et un compte-rendu des travaux exécutés sur quelques chemins de fer subventionnés en cette Province, depuis le 1er de novembre 1893 jusqu'au 1er d'octobre courant—(1894.)

Ce rapport comprend l'Etat No 1 indiquant :—1o le nombre de milles construits sur les chemins de fer y mentionnés, depuis le 1er de novembre 1893,—(date de mon rapport de l'an dernier,—faisant partie du rapport général de ce département pour 1893,)—jusqu'au 1er d'octobre courant ; et 2o les montants payés par le Trésor en à-compte, ou à l'acquit des subventions déclarées être échues, en vertu d'ordres en Conseil passés à cette fin, aux compagnies de chemins de fer intéressées, durant le même intervalle de temps, avec une description des travaux et constructions qui ont été exécutés, pendant ces onze derniers mois, sur chacune de ces lignes.

Je ferai suivre l'Etat No 1 d'un autre Etat marqué No 2 qui donnera l'énumération des chemins de fer dont les subventions, ou certaines obligations, n'étaient pas périmées au 1er de novembre 1893,—date de mon précédent rapport,—(pages 44 à 77 du rapport général pour 1893,)—ou au 8 de janvier 1894,—date de la clôture de la dernière session de la Législature de Québec, et qui sont encore existantes à cette date du 1er octobre courant.

Ce deuxième Etat vous mettra exactement au fait des travaux qui restent à

exécuter sur chacun de ces derniers chemins de fer, ainsi que de la perspective qu'il y a de voir les compagnies intéressées bénéficier, ou non, de leurs subventions non-périmées.

Je laisserai de côté, cette année, les tableaux A. et B.—annexés à mon rapport de l'an dernier.—(*Vide* de page 44 à page 77, inclusivement, dans le rapport général du département pour 1893.—)

Il est vrai que ces deux tableaux peuvent encore avoir leur utilité pour consulter au besoin, vu qu'ils contiennent l'énumération de toutes les compagnies de chemins de fer qui ont été subventionnées par la Législature de Québec depuis le 1er de juillet 1867,—date de l'établissement de la Confédération Canadienne,—jusqu'à ce jour—(1er d'octobre 1894,)—ainsi que l'indication des paiements qui leur ont été faits par le Trésor en à-compte, ou à l'acquit de leurs subventions jusqu'au 1er de novembre 1893 ; mais, comme la plupart de ces compagnies ont discontinué ou complété leurs travaux et reçu du Trésor provincial les montants de subventions auxquels elles avaient droit, respectivement, ou que, faute de s'être conformées en temps utile aux dispositions des lois en vigueur, elles ont perdu le bénéfice de leurs subventions, en totalité, ou en partie, il n'y a plus lieu de mettre ces chemins de fer en vedette, et tout l'intérêt doit maintenant se concentrer sur les voies ferrées en construction et sur les subventions existantes auxquelles les compagnies intéressées pouvaient et peuvent encore prétendre au 1er de novembre 1893 et à cette date du 1er octobre courant, en se conformant aux dispositions des lois en force.—(*Vide* à l'Etat No 2 ci-après.)

Il est bon cependant de signaler ici le fait que, par la mesure législative que vous avez présentée durant la dernière session,—(*Vide* : 57 Vict., chap. 5, clause 4,)—vous avez réussi à dégrever le Trésor de la Province d'obligations éventuelles très lourdes, en faisant décréter que les subventions en argent et en terres,—converties, à 35 cents l'acre,—ou non-converties,—qui avaient été accordées aux compagnies suivantes, seraient annulées et déclarées périmées, faute par elles d'avoir rempli les conditions imposées par les lois en vigueur, c'est à savoir :—

LISTE des compagnies de chemins de fer dont les subventions étaient devenues et considérées comme caduques au premier de novembre 1893, suivant les Tableaux A. et B. annexés au rapport général du Commissaire des travaux publics pour 1893.

	Subventions en argent.	Subventions en terres, —conver- ties en argent, à 35cts l'acre.—
Arthabaska et Wolfe	\$192,000 00	
Cap-Rouge et du Saint-Laurent	28,800 00	
Colonisation du Lac Témiscamingue.....	17,733 18 (a)	\$8,960 00 (a)
Lachine et Hochelaga.....	48,000 00	
Montréal et Sorel :—(pont sur la rivière Richelieu, vis-à-vis de Sorel, sur la ligne du Grand- Oriental).....	50,000 00	
Montréal et Sorel :—(pour mettre le chemin en bon état d'exploitation sur la longueur de 45 milles);—surplus disponible—.....	35,855 00	
"The Montreal Bridge Co'y"	7,550 04	
Massawippi.....	80,000 00	
Jonction de Pontiac au Pacifique-Canadien	1,080 00 (a)	
"Quebec & Boston Air Line".....	292,500 00	
Québec, Montmorency et Charlevoix :—(section entre Saint-Joachim et La Malbaie) :—.....	16,000 00 (a)	5,600 00 (a)
Saint-Laurent et Adirondack	5,184 00 (a)	
Vaudreuil et Prescott—(maintenant le Montréal & Ottawa—)	12,790 00	
Grand-Nord : —(entre St-André et Lachute) —.....		910 00 (a)
Grand-Oriental :—(sauf les droits qui peuvent être accordés à Madame veuve Duchesnay)—.....	73,300 75	
Lac Saint-François		68,556 25
Joliette et Saint-Jean de Matha		27,400 00
Portage-du Fort et Bristol.....		52,500 00
Québec et Lac Saint-Jean :—(extension jusqu'à La- Tuque); —surplus disponible :—.....		57,500 00
Vallée-Est du Richelieu		3,500 00 (a)
Saint-Laurent et Nord-Ouest ;—surplus disponible		240,050 00
Totaux :—.....	\$860,792 97	\$464,976 25
		860,792 97
Total :—.....		\$1,325,769 22

(a) Réduction faite sur la ou les subventions en raison du nombre de milles en moins de construits, ou à construire.

	Subventions en terres seulement, —(non-converties).—	
	TOTAL EN ACRES.	
Comté de Drummond : — section entre Carmel Hill et Victoriaville	230,000	
Matane.....	300,000	
Napierville.....	150,000	
Québec-Oriental	1,000,000	
Saint-Chrysostôme	300,000	
Total :—	1,980,000 acres	
RÉCAPITULATION.		
Total ci-dessus des subventions en argent :—.....	\$860,792 97	
Total ci-dessus des premiers 35cts : —.....	464,976 25	
Total :—.....	\$1,325,769 22	
Total des subventions en terres, —ci-dessus entrées comme périmées,—savoir :—1,980,000 acres, à 35cts l'acre :—	\$693,000 00	
Grand total :—.....		\$2,018,769 22
Si l'on ajoute à ce grand total les montants addi- tionnés des deuxièmes 35 cts des subventions en terres, —ci-haut entrées,— (tant celles con- verties que celles non-converties en argent),— et qui ont été ainsi déclarées périmées, savoir : —les sommes ci-dessus de :—	\$464,976 25	
et de :—.....	693,000 00	
faisant ensemble :—		\$1,157,976 25
Cela formera un grand total de :—.....		\$3,176,745 47
qui représente le chiffre entier des subventions réellement devenues caduques au moyen de cette législation, et dont la Province s'est défi- nitivement libérée.		

Les subventions en argent qui n'étaient pas périmées au 1er novembre 1893, et qui, d'après le Tableau A.—annexé à mon rapport général pour 1893,—(*Vide* : page 61 au bas de la dernière colonne,)—s'élevaient à un total de \$1,493,460.57, ont été depuis réduites au chiffre de \$1,460,329.91 par suite de la péremption déclarée depuis par le dit acte 57 Vict., chap. 5, clause 4, ou par l'expiration de délais fixés par ordres en conseil, ou en raison de l'augmentation déclarée depuis par ce même statut, clauses 1, 2, 3 et 4, de subventions,—totales ou partielles,—qui avaient été entrées comme caduques ou non-périmées dans le tableau A.—annexé à mon rapport général pour 1893,—et ayant trait aux chemins de fer le Grand-Oriental, le Montréal et Sorel et à l'embranchement projeté de St-François à St-Georges de laBeauce, sur la ligne du Québec Central, — (pages 46, 47, 50, 51, 54 et 55 de mon rapport général pour 1893,) —et par suite de la péremption ou de l'augmentation survenue depuis de balances non-échues au chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, ou réclamées par cette dernière compagnie pour une fraction de chemin en plus de construite sur l'embranchement de Chicoutimi, et par les Cies des chemins de fer le Grand-Oriental et de Jonction de Pontiac au Pacifique-Canadien.—(*Vide* à l'Etat No 2 ci-après.)

Quant aux subventions en terres,—converties en argent, à 35 cents l'acre,—qui n'étaient pas périmées au 1er de novembre 1893, et qui s'élevaient à un total de \$1,171,357.50, suivant qu'établi dans le Tableau B.—annexé à mon rapport général pour 1893,—(*Vide* page 77 au bas de la 4e colonne,)—elles ont été depuis portées au chiffre de \$1,198,138.95 par suite de l'augmentation faite depuis d'une balance de subvention, qui est réclamée par la Cie du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean pour une fraction de chemin en plus de construite sur l'embranchement de Chicoutimi,—(*Vide* à l'Etat No 2 ci-après,)—et en raison de l'augmentation faite depuis de la somme de \$28,546 dont il est question dans les Etats Nos 1 et 2, ci-après relativement au chemin de fer de la Baie des Chaleurs, et aussi à cause de la péremption survenue depuis de balances de subventions non-échues à la Cie du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean sur l'embranchement de Chicoutimi.— *Vide* à l'Etat No 2 ci-après.)

Ces deux sommes de \$1,460,329.91 et de \$1,198,138.95

forment un grand total de : —
qui représente toutes les subventions que le Trésor provincial pouvait être appelé à payer aux compagnies intéressées dès qu'elles auraient complété les sections de 10 milles. ou plus, restant à construire sur leurs chemins de fer subventionnés, respectivement, à la satisfaction de l'ingénieur du Gouvernement, et dès qu'elles auraient rempli les autres conditions mises à leur charge par les lois ou contrats en vigueur, etc.

\$2,658,468 86

A reporter.....

\$2,658,468 86

Rapporté.....	\$2,658,468 86
Sur ce dernier grand total il a été payé par le Trésor provincial, depuis le 1er de novembre 1893 jusqu'au 1er d'octobre courant—(1894.)—sur votre recommandation et en vertu d'ordres en conseil passés à cette fin, aux compagnies énumérées dans l'Etat No 1 ci-après, divers montants sur les subventions en argent,—non-périmées,—s'élevant à un chiffre total de :—	\$ 382,118 12
Et sur les subventions en terres,—converties en argent, à 35 cents l'acre.—et non-périmées,—des sommes se montant à un total de :—	422,254 16
Formant ensemble : — (<i>Vide</i> à l'Etat No 1 ci-après) :—	\$804,372 28
Si l'on déduit ce dernier total de subventions payées durant les 11 derniers mois écoulés au 1er d'octobre courant—(1894.)—du grand total ci-haut établi de \$2,658,468.86 de subventions non-périmées aux 1er de novembre 1893 et 8 de janvier 1894, il ne restera plus qu'une balance de :—.....	\$1,854,096 58
qui est égale au grand total porté au bas de l'Etat No 2 ci-après, et représente le surplus des subventions en argent—(s'élevant à un total de \$1,073,211.79, et des subventions en terres—(1ers 35 cts)—se montant au chiffre de \$775,884.79.)—qui, à cette date du 1er d'octobre courant—(1894.)—demeurent encore inscrites au débit de la Province dans le grand livre de la caisse publique, à la condition toutefois que les compagnies intéressées, dont les noms figurent ci-après dans l'Etat No 2, se conforment aux prescriptions des lois et contrats en vigueur qui les concernent.	

OBLIGATION pour certaines Cies de chemins de fer de passer contrat avec le Gouvernement, et exemption d'autres Compagnies, d'après l'acte 56 Vict., chap. 4.

Je crois devoir rappeler ici à votre attention la circulaire suivante, qui parle par elle-même, et que vous m'avez fait adresser, en février 1894, aux seules compagnies de chemins de fer, qui ayant des sections non-commencées ou nouvelles à construire pour achever leur ligne respective, se trouvaient visées par les explications bien nettes,

aussi bien que par les injonctions bien formelles que vous leur donniez, de façon à ce qu'elles ne pussent s'en prendre qu'à elles-mêmes si elles négligeaient ou refusaient de se conformer en temps utile à cette mise en demeure.

“ DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.”

“ Circulaire.”

“ Québec, 8 février 1894.”

“ Monsieur,”

“ Afin qu'il n'y ait pas de malentendu, je tiens à mettre sous vos yeux la clause “ 8 du Statut 54 Vict., chap. 88,—“ Décembre 1890,”—laquelle se lit comme suit :—

“ 8. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions ont déjà été accordées, et sur lesquelles il reste encore des subsides exigibles en vertu des statuts en vigueur, de même que toutes les lignes de chemins de fer auxquelles des subventions sont par le présent accordées, devront commencer leurs travaux,—à moins qu'elles ne l'aient déjà fait,—et se mettre à l'œuvre, *bona fide*, le ou avant le premier juin prochain,(1891), et les compléter dans un délai raisonnable,—ne devant pas dépasser quatre ans, lequel délai sera fixé par un arrêté en conseil.”

“ Ainsi, vos travaux devront être terminés le 1er juin 1895, à moins que, par le contrat passé avec le Gouvernement, ou par toute autre loi, ce délai ne se trouve abrégé. Dans ce cas, il sera nécessaire que votre compagnie se conforme strictement soit au contrat, soit à toute loi spéciale qui la régit.”

“ Je tiens à vous faire remarquer aussi que la nécessité où nous sommes de déminer au juste nos obligations vis-à-vis du Trésor, exige que toutes les lignes de chemins de fer subventionnées soient complétées dans les délais prescrits par la loi ou par les contrats, et aucun ajournement des travaux ne pourra être accordé.”

“ Par le statut 56 Vict., chap. 4, il est enjoint à toute compagnie de commencer ses travaux de construction, ou de les reprendre, s'ils sont discontinués, le ou avant le 1er septembre 1893, et de les continuer sans interruption jusqu'à parachèvement dans le délai prescrit par sa charte, ou par toute loi s'y rapportant.”

“ Avant de commencer ou de reprendre ses travaux, toute compagnie est aussi tenue de déposer, pour approbation par le Lieutenant-Gouverneur en Conseil, des plans, profils, devis et estimés de ses travaux, ainsi que de passer avec le Département des Travaux Publics un contrat déterminant la nature des dits travaux et la part de subsides afférant à chaque section de 10 milles, etc.”

“ Pour les chemins de fer non-commencés avant le 1er septembre 1893, le Département a exigé la passation du contrat mentionné dans cette loi. Il n'en a pas été de même quant aux chemins de fer déjà commencés et en voie de construction. Nous n'avons pas exigé de contrat pour les parties commencées avant le 1er septembre 1893 ; nous n'en exigerons pas davantage pour les mêmes travaux qui restent à terminer, car nous les considérons comme d'anciens travaux qui échappent à l'effet de la loi de 1893. Mais, pour toutes les sections non-commencées avant le

“ 1^{er} septembre 1893, et que vous avez l'intention d'exécuter, c'est-à-dire : pour toutes
 “ les sections nouvelles qui restent à construire pour achever votre ligne, et qui sont
 “ subventionnées par le Gouvernement, le contrat mentionné dans la loi devra être
 “ passé après le dépôt des plans, profils, devis et estimés, etc.”

“ Espérant que les présentes explications seront assez claires pour vous mettre
 “ en état de vous conformer en tous points à la loi,”

“ J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

“ (Signé :) G.-A. NANTTEL,

“ *Commissaire des Travaux publics et Chemins de fer.*”

Voici les noms des Compagnies de chemins de fer à qui cette circulaire a été
 envoyée : —

Basses-Laurentides,
 Baie des Chaleurs,
 Colonisation de Montfort,
 Jonction de Pontiac au Pacifique,
 Lotbinière et Mégantic,
 Montagne d'Orford,
 Ottawa et Gatineau et Québec, Montmorency et Charlevoix.

Parmi ces Compagnies celles qui jusqu'à présent se sont conformées à cette
 mise en demeure de votre part, et qui ont déposé dans ce département leurs plans,
 profils et estimés, et signé un contrat avec le Gouvernement, en conformité des
 clauses 2 et 3 de l'acte 56 Vict., chap. 4, sont les suivantes, selon que j'en fais men-
 tion soit dans l'Etat No 1, soit dans l'Etat No 2—ci-après :—

Colonisation de Montfort,
 Jonction de Pontiac au Pacifique, et—
 Ottawa et Gatineau.

Quant à la Cie des Basses-Laurentides,—(qui a transféré ses subventions à la Cie
 le Grand-Nord,)—et à la Cie de la Baie des Chaleurs, elles vous ont, dès le mois d'août
 1893, signifié leur intention de passer avec le Gouvernement le contrat requis par la
 loi, et de mener leur entreprise respective à bon terme autant que possible dans le
 délai prescrit par les statuts en vigueur.

La signature de ces deux contrats ne dépend plus que de l'accomplissement de
 quelques formalités indispensables, ou de preuves additionnelles à fournir par les
 Cies intéressées.—(*Vide* aux Etats Nos 1 et 2 ci-après.)—

En ce qui concerne la Cie de la Montagne d'Orford, elle ne vous a pas encore
 avisé,—il est vrai,—qu'elle fût prête à passer un contrat et à poursuivre l'exécution
 de ses travaux en vue d'achever sa ligne subventionnée jusqu'à Richmond, sur un

parcours d'environ 10 milles; mais j'ai tout lieu de croire que cette compagnie entend de bonne foi continuer et terminer ses travaux suivant les exigences de la loi à cet égard.

Relativement à la Cie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, elle a été déclarée par les officiers en loi de la Couronne,—consultés à ce sujet par ce Département,—ne pas tomber sous l'effet de l'acte 56 Vict., chap. 4, par le fait qu'elle avait commencé les travaux de construction sur sa ligne avant le 1er de septembre 1893, et que les ouvrages restant à terminer à cette date devaient être considérés comme d'anciens travaux qui échappaient aux prescriptions de la loi de 1893.—(*Vide* aux Etats Nos 1 et 2 ci-après.)—

Reste la Cie du Chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix, qui ne paraît pas disposée à continuer ses travaux de construction au-delà de la troisième section de 10 milles qu'elle est sur le point d'achever entre le terminus actuel de sa voie construite, à Ste-Anne, et un point au-delà de la Grande-Rivière, jusqu'au pied du Cap Tourmente, dans la paroisse de St-Joachim.

Toutes les autres Cies de chemins de fer, qui figurent dans les Etats Nos 1 et 2 ci-après, et dont les subventions n'étaient pas périmées aux 1er de novembre 1893 et 8 de janvier 1894, et auxquelles la circulaire ci-dessus du 8 de février dernier n'a pas été adressée, avaient ou signé avec le Gouvernement les contrat et devis requis par la loi de 1893, ou n'ont pas été dans l'obligation d'en passer un avec le Gouvernement, vu qu'elles avaient des sections de commencées avant le 1er de septembre 1893, et que les ouvrages à terminer sur leur ligne respective étaient considérés comme d'anciens travaux qui ne tombaient pas sous l'effet de la législation de 1893.

CHEMIN DE FER DE L'ASSOMPTION.

De nouvelles plaintes ayant été faites à votre département, dans le cours d'avril 1894, à propos de l'état défectueux, et même dangereux, dans lequel se trouvait encore le chemin de fer de l'Epiphanie à l'Assomption, le comité des chemins de fer du Conseil Exécutif, avec la sanction de S. H. le Lieutenant-Gouverneur en Conseil, vous a autorisé à donner instructions, le 27 avril 1894, à M. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, de faire de suite l'examen de cette voie ferrée et de lui soumettre un rapport sur sa condition actuelle, avec pouvoir d'en prononcer la fermeture immédiate et d'y arrêter les convois en circulation, si vraiment il croyait que la ligne fût à ce point dangereuse pour le public voyageur.

A la suite d'une inspection faite sur les lieux par l'ingénieur du Gouvernement, et d'une résolution adoptée par le comité des chemins de fer le 11 de mai 1894, un ordre en conseil a été passé le même jour, sous le No 236, sanctionnant cette résolution et confirmant les recommandations faites par le dit Ingénieur dans son rapport du 7 de ce mois-là, à l'effet d'obliger la Cie intéressée à exécuter, dans un délai d'un mois, certaines réparations jugées nécessaires pour remettre ce chemin de fer en bon état d'exploitation; le dit Ingénieur n'ayant pas trouvé cette ligne dans une condition

aussi dangereuse qu'on s'était plu à le dire, puisqu'il n'avait pas jugé à propos d'interrompre, mais simplement de diminuer en vitesse la marche des trains réguliers, et qu'il s'était borné à recommander l'exécution de réparations qui avaient déjà été commencées par la Cie, dans l'intention de les poursuivre et compléter sans retard, de manière à replacer ce chemin de fer dans un bon état d'exploitation.

Avis ayant été signifié, le 14 de mai dernier, par le Président et le Secrétaire du comité des chemins de fer, à M. A. C. Würtele, le secrétaire et gérant de cette Cie, d'avoir à se conformer aux recommandations de l'ingénieur du Gouvernement, ainsi qu'aux injonctions du dit Comité, cet Ingénieur a constaté, dans le rapport qu'il a soumis au Président *ad interim* du dit Comité, le 27 août dernier, qu'à la suite d'une nouvelle inspection de ce chemin de fer la Cie n'avait pas alors tout-à-fait complété les réparations ordonnées sur sa ligne, mais qu'il recommandait au Comité de tolérer l'exploitation de cette voie jusqu'à l'automne alors prochain, vu que le matériel roulant en usage était fort léger, mais à la condition que la vitesse des trains ne dépassât pas dix milles à l'heure, jusqu'à ce que toutes les réparations commandées fussent entièrement terminées.

La Cie intéressée est tenue de se conformer à ces injonctions du comité des chemins de fer, de façon à ce que cette ligne soit définitivement mise en bon ordre, et que le public voyageur puisse y circuler en toute sécurité.

ETAT No 1 :—

—indiquant : 1^o le nombre de milles construits sur les chemins de fer ci-après désignés, depuis le 1^{er} novembre 1893 jusqu'au 1^{er} d'octobre 1894 ; et 2^o les montants qui ont été payés par le Trésor, en vertu d'ordres en conseil passés à cette fin, en à-compte ou à l'acquit des subventions qui ont été déclarées être échues aux compagnies intéressées, durant le même intervalle de temps.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE DES CHALEURS.

(Vide :—54 Vict., chap. 88, clause 1, par. j.)

Il a été payé, en vertu de l'ordre en Conseil No 580, en date du 27 novembre 1893, à M. Murray Smith, le gérant de la Banque de Montréal, à l'acquit de la Cie, sur le montant du transport fait par cette dernière,—\$11,500.00,—(moins la somme de \$7942.05 qui a été retenue par le Trésor pour se payer du montant de la taxe due par la Cie au Gouvernement,)—et une autre somme de \$25,000.00 qui a été employée

par votre département—(moins les \$84.00 remises à l'ingénieur du Gouvernement pour ses émoluments et frais d'inspections sur cette voie ferrée)—au paiement :—

1o d'une somme de \$11,025.32 à la Cie directement, ou à la banque de Montréal, à l'acquit d'autant sur le transport fait à cette dernière ; et—

2o d'un montant de \$13,120.68 que l'ingénieur du Gouvernement et le soussigné ont, après vérification, affecté au règlement, suivant pièces justificatives produites entre nos mains, de la balance des réclamations privilégiées,—approuvées par le dit Ingénieur et par la Cie,—qui étaient encore en souffrance sur les premiers 70 milles construits sur ce chemin de fer ; le surplus de ces \$25,000.00, savoir :—\$770, ayant été gardé en banque à votre crédit pour garantie du règlement d'une ou quelques autres réclamations privilégiées restant à payer sur ces 70 milles.

Si à ces \$13,120.68 et \$770 de réclamations privilégiées, ainsi réglées ou à régler par votre département, l'on ajoute les \$12,000 qui ont été affectées par la compagnie, en septembre et octobre 1893, à—même les \$63,500 du reliquat de subside ci-après mentionné, au paiement d'autres réclamations,—également privilégiées et approuvées,—sur ces mêmes 70 milles, cela fera un total de \$25,890.68 dont le Gouvernement actuel a assuré le paiement à—même ce reliquat de \$63,500 sur le subside de \$280,000—(1ers 35 cents)—qui avait été accordé par l'acte 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. j., pour compléter et équiper les premiers 80 milles de ce chemin de fer sur la section de 100 milles entre Métapédia et Paspébiac, et pour payer les dettes privilégiées qui étaient en souffrance sur la partie construite de cette ligne, suivant en cela les conditions arrêtées dans l'ordre en conseil No 237, en date du 23 avril 1891, en tant que le Gouvernement actuel pouvait se considérer lié par ce même ordre en conseil.

En additionnant ensemble les sommes ci-dessus de \$11,500, de \$25,000 et de \$12,000 et les réunissant aux \$15,000 que le Trésor avait déjà payées, en juin 1893, à l'acquit de la compagnie au dit M. Murray Smith, en fidéi-commis, suivant ordre en conseil passé à cette fin, cela absorbe et épuise tout-à-fait le reliquat de \$63,500 qui restait disponible, en décembre 1891, entre les mains de l'Honorable Trésorier de la Province sur le subside de \$280,000 auquel je viens de faire allusion.

Il ne sera fait mention ici que pour mémoire des \$28,546, des \$20,000 et des \$216,500 qui ont été employées par le Gouvernement de l'Honorable H. Mercier, par l'intermédiaire de M. J. C. Langelier, en sa qualité de commissaire spécial, à—même les subventions qui avaient été accordées à cette compagnie et déclarées payables, dans le temps, en vertu d'ordres en conseil passés, ou d'une législation spéciale adoptée à cette fin, et notamment par l'ordre en conseil No 237, du 23 avril 1891, sur les sections de ce chemin de fer alors à peu près terminées jusqu'au 60e mille, et sur la section K entre les 60e et 70e milles, en règlement de réclamations *actuelles* contre la compagnie, qui avaient été la plupart produites entre les mains du dit M. J. C. Langelier, y compris les \$175,000 par ce dernier payées à M. C. N. Armstrong, l'entrepreneur, et les \$5,285.22 de frais d'enquêtes et commission prélevés par le dit

commissaire spécial sur les \$211,409.22 par lui employés à—même les \$216,500 par lui prises sur le subside de \$280,000, déjà mentionné plus haut.

Comme vous ne l'ignorez pas, la destination donnée par l'ex-Gouvernement à ces sommes considérables a été l'objet de nombreuses contestations de la part des ayants-droit, aussi bien que de sérieuses investigations devant un comité d'enquête nommé par la Chambre, et devant un tribunal institué par une Commission Royale émise sous le grand sceau de la Province. La banque d'Ontario ne fût pas la dernière à protester contre l'emploi fait par l'ex-Gouvernement des \$28,546 en question, en les affectant au paiement de dettes *actuelles* de la compagnie, à l'exclusion de sa propre créance privilégiée contre la Province.

Cette banque prétendait être en droit de recevoir ce montant du Trésor par priorité, comme étant la balance lui revenant sur les \$70,000.00 qui lui avaient été transportées par la Cie, par acte notarié,—duement signifié au Gouvernement,—en date du 14 janvier 1888, et qui représentaient partie des subventions déclarées être payables à la Cie, en vertu d'un ordre en conseil passé à cet effet, sur les sections alors construites entre les 40e et 60e milles. Ces \$70,000.00, et même de plus forts montants, avaient été avancés par cette banque, sur la foi et garantie de ce transport, à M. Henry Macfarlane, le sous-entrepreneur, pour l'aider dans la construction de ces mêmes sections et d'autres parties de la voie qu'il avait aussi entrepris de mettre en bon état jusqu'au 40e mille.

Aujourd'hui la banque d'Ontario revient à la charge, et insiste auprès de vous et du Gouvernement pour être payée de ces \$28,546.00, avec intérêt, vu qu'elles ont été distraites de leur destination première sans autorisation législative, bien que le Gouvernement d'alors fût tenu, par la loi et aux termes de ce même transport, de payer directement cette somme à la compagnie intéressée, ou à ses représentants légaux, c'est-à-dire : à la banque elle-même, qui avait agi de bonne foi dans toute cette affaire.

Vous aurez à considérer l'opportunité de présenter un projet de loi à la prochaine session en vue d'inscrire dans les prévisions budgétaires un montant équivalant à ces \$28,546.00 et à l'intérêt accru, pour vous mettre en mesure d'en faire le paiement à la banque d'Ontario qui en a été privée depuis le mois de novembre 1889, et de libérer ainsi le précédent Gouvernement de l'engagement qu'il avait contracté envers cette banque, tout particulièrement, en faisant adopter l'acte 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. j., et l'ordre en conseil No 237, du 23 avril 1891.

Il semblerait que le paiement par l'ex-Gouvernement de sommes aussi élevées, prises à—même les subventions dues à cette Compagnie, et employées au règlement de ses dettes *actuelles*,—jointes aux \$25,890.68 de dettes exclusivement privilégiées que vous avez pris soin de faire régler par les officiers de votre département,—dût absorber et éteindre entièrement toutes les dettes de cette Cie, contractées par elle-même, ou par ses entrepreneurs ou sous-entrepreneurs, dans la construction des premiers 70 milles de ce chemin de fer ; mais il n'en est rien, et il reste encore à régler un bon nombre d'autres réclamations auxquelles il n'a pu être fait droit, soit qu'elles

ient été produites postérieurement à l'enquête tenue sur les lieux par M. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, et après le rapport qu'il vous a soumis, en août et septembre 1893, sur toutes les dettes alors en souffrance de la Cie, soit qu'elles aient été rejetées comme non-privilégiées ou pas fondées, en tout ou partie, soit qu'étant privilégiées elles soient le sujet de contestations judiciaires, ou autrement, pour adjudication finale en justice, ou règlement à l'amiable entre les parties intéressées, ou qu'elles forment partie de celles qui se rattachent aux travaux entrepris par M. Macfarlane sur les premiers 60 milles, et dont le règlement est subordonné à l'issue du procès qui est encore pendant devant la Cour Supérieure, à Montréal, à la poursuite des curateurs nommés à la faillite du dit Macfarlane contre la Cie et M. C. N. Armstrong, l'entrepreneur principal, en recouvrement d'une somme excédant \$175,000.00 pour valeur de travaux et constructions exécutés par M. Macfarlane sur les premiers 60 milles, en vertu de son contrat avec M. Armstrong et la Cie, en date du 8 juin 1888, et pour garantie du règlement desquelles réclamations,—à être adjugées en justice ou par arbitrage,—un droit de rétention a été créé sur les sections entreprises par le dit H. Macfarlane, avec priorité sur toutes autres charges et hypothèques, en faveur du réclamant par la législation qui a été adoptée par le Parlement Fédéral, à Ottawa, en 1891.—(*Vide* : acte 54-55 Vict., chap. 97, clause 6).

Comme garantie du règlement de toutes les réclamations privilégiées qui peuvent encore être dues par la Cie, et, notamment, de celles qui résultent de l'exécution du contrat de M. H. Macfarlane, et pour assurer aussi l'achèvement, dans le délai fixé, de l'autre section de ce chemin de fer, entre Paspébiac et le Bassin de Gaspé, sur un parcours de 80 milles, vous avez gardé en votre possession les \$700,000.00, et au-delà, de débetures que la Cie a déposées dans le Trésor, dont \$500,000.00 en 1891, et \$200,000.00 en décembre 1893, en conformité de l'ordre en Conseil No 237, adopté le 23 avril 1891, et de l'acte 56 Vict., chap. 3, clause 1, par. b.

Ces débetures ne seront remises, proportionnellement, à la Cie, ou à ses représentants, que lorsqu'adjudication finale aura été faite par la Cour, ou par voie arbitrale, ou à l'amiable, sur toutes les réclamations privilégiées en souffrance contre la Cie, et, en particulier, sur les prétentions et réclamations de M. Macfarlane, ou des curateurs à la faillite de ce dernier, et de tous les créanciers intéressés dans l'issue de ce procès, et qu'après que la Cie aura complété sa ligne jusqu'au Bassin de Gaspé, suivant qu'elle y est tenue par les lois et ordres en Conseil en vigueur.

Dès le mois de septembre 1893, d'après le rapport que M. L. A. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, vous a soumis le 27 de ce mois-là, la Cie avait fait compléter tous les ouvrages d'art et constructions nécessaires sur les premiers 80 milles de ce chemin de fer, et placer sur cette voie ferrée la majeure partie du matériel roulant requis pour la mettre en bon état d'exploitation ; Mr. M. J. Hogan, l'entrepreneur des 20 milles s'étendant entre les 60e et 80e milles, ayant alors terminé d'une manière satisfaisante tous les travaux, gares, ponts à chevalets, voies d'évitement, etc., qu'il avait entrepris d'exécuter sur ces deux sections, y compris des ponts en fer et en acier,—très considérables,—tels que le pont combiné pour voitures et chemin de fer

sur la Grande Rivière Cascapédiac, et d'autres de même ordre sur les rivières Nouvelle, Maria, "Green Brook" et Caplan.

M. Hogan s'étant ainsi conformé à toutes les conditions imposées par les lois en vigueur, et, en particulier, dans l'acte 56 Vict., chap. 3, clause 1, est maintenant en droit de recevoir du Trésor, à-part les \$120,000 de subventions qui lui ont été payées, d'après l'ordre en conseil No 502, du 7 octobre 1893, la somme de \$70,000 représentant le chiffre des subventions qui ont été par ce dernier statut appliquées sur les deux sections ainsi par lui complétées entre les 60e et 80e milles, en septembre 1893, suivant le rapport déjà cité de l'ingénieur du Gouvernement, établissant que les premiers 80 milles, y compris les 20 milles construits par M. Hogan, ont été équipés, terminés et mis en bon état d'exploitation à la satisfaction du Lieutenant-Gouverneur en Conseil.—(*Vide* à l'Etat No 2 ci-après.)

Depuis septembre 1893 la Cie a mis en place sur les premiers 80 milles construits le matériel roulant additionnel, ainsi que les communications et appareils télégraphiques supplémentaires que l'ingénieur du Gouvernement avait recommandé d'y mettre pour assurer le bon fonctionnement de toute la partie terminée de ce chemin de fer, sur laquelle, depuis plusieurs mois, la Cie fait circuler des trains réguliers entre Métapédia,—où ce chemin de fer se raccorde avec celui de l'Intercolonial,—jusqu'à un mille et demi à l'est de l'église de St-Charles de Caplan, sur cette même distance de 80 milles. C'est là un résultat qui s'est fait attendre bien longtemps, mais il n'en est pas moins accueilli avec une grande et légitime satisfaction par tous les habitants disséminés sur ce parcours et dans les localités avoisinantes. Ils ont enfin réussi à s'assurer une voie de communication sûre et rapide avec les marchés les plus avantageux pour le transport du surplus de leurs produits agricoles, miniers et autres ; mais elle n'aura son plein développement que lorsque la ligne sera complétée jusqu'à Paspébiac, sur la Baie des Chaleurs, sur une distance additionnelle de 20 milles, et entre ce dernier endroit et le bassin de Gaspé, sur un parcours de 80 milles, dans un avenir assez rapproché, si la compagnie se conforme en temps utile aux engagements qu'elle a pris à ce sujet.

Un permis de libre circulation de ses convois sur les premiers 80 milles, ainsi mis en bon état d'exploitation, sera sous peu accordé à la compagnie intéressée par le comité des chemins de fer du Conseil Exécutif, avec la sanction de S. H. le Lieutenant-Gouverneur en Conseil.

(*Vide* plus loin dans l'Etat No 2 pour la description des travaux restant à compléter sur ce chemin de fer, et relativement à la balance des subventions qui peut encore échoir à cette compagnie.)

CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU LAC TÉMISCAMINGUE.

(*Vide* : 51-52 Vict., chap. 91, clause 11,—53 Vict., ch. 101, clause 4, et 54 Vict., ch. 88, clause 1, par. t.)

Suivant l'ordre en conseil No 427, en date du 17 août 1894, le Trésor a payé à la Compagnie pour 19 milles de chemin construit :—\$92,483.92 et \$32,369.36, faisant un total de \$124,853.28 sur les subventions en argent et en terres,—converties, à 35 cts l'acre,—qui lui étaient échues comme représentant les proportions auxquelles elle avait droit sur les deux premières sections à peu près complétées de sa ligne, à partir de la rivière Ottawa, vis-à-vis de Mattawa, et allant dans la direction du Long-Sault, en vertu du contrat qui a été passé entre le Gouvernement et cette Cie, le 5 septembre 1893, pour assurer la construction des 35.88 milles s'étendant entre la rivière Ottawa, à ou près de la jonction avec le chemin de fer du Pacifique, à Mattawa, et le pied des rapides du Long Sault et du Lac Témiscamingue, et de là jusqu'au Lac Kippewa, sur un parcours additionnel de 9 milles.—(*Vide* mon rapport dans le Rapport Général de ce Département pour 1893, page 39.)

D'après le rapport de M. L. A. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, en date du 1er août dernier, la compagnie avait alors presque complété les deux premières sections de 20 milles—(dont 19 milles en la Province de Québec—) entre Mattawa et le point où s'arrête le 20e mille, dans la direction du Long Sault. Des ouvrages pour une valeur estimative de \$35,000 avaient été exécutés depuis le 20e jusqu'au 25e milles, non-compris la valeur des matériaux déjà livrés sur la voie, sur une longueur de 12 milles au-delà du 20e mille. Il restait alors des ouvrages à terminer sur les deux premières sections de 9 et 10 milles, non-compris le pont inter-provincial à ériger sur les rivières Ottawa et Mattawa, vis-à-vis du village de Mattawa, pour une valeur approximative de \$9,000 à \$10,000.

C'est la compagnie du Pacifique-Canadien qui a pris charge de la construction de cette voie ferrée, et qui y fait exécuter tous les ouvrages d'art requis pour en faire un chemin de fer de premier ordre, avec une activité sans égale, nonobstant la nature difficile des terrains à traverser, et la main-d'œuvre dispendieuse qu'il faut y employer pour surmonter tous les obstacles.

Cette compagnie avait déjà placé sur ces deux premières sections un matériel roulant suffisant pour en commencer sous peu l'exploitation régulière ; et il y a tout lieu d'espérer qu'avant la fin de l'année courante les autres sections s'étendant entre l'extrémité du 19e mille et le pied du Long-Sault, sur un parcours de près de 12 milles, et de là jusqu'au pied du lac Témiscamingue,—5 milles plus loin,—seront terminées et mises en bon état d'exploitation.

En attendant la construction prochaine du pont inter-provincial à ériger sur les rivières Ottawa et Mattawa, la compagnie du Pacifique a, depuis un certain

temps déjà, inauguré un service de bateaux-traversiers pour faire le transport des voyageurs et des marchandises depuis Mattawa jusqu'au terminus actuel de son chemin de fer.

Il restera à compléter, sur un plan amélioré,—égal en largeur et en fini aux travaux et constructions en voie d'exécution sur les premières sections,—la dernière partie de ce chemin de fer qui s'étend entre le pied du Lac Témiscamingue et le Lac Kippewa, sur un parcours additionnel d'environ neuf milles.

Inutile de faire ressortir ici les avantages réels qu'offrira cette voie ferrée aux nombreux colons qui se sont déjà établis, comme à ceux qui se porteront par la suite dans cette vaste région particulièrement propre à la colonisation.

On utilisera ce chemin de fer pour se rendre à la Baie des Pères,—chef-lieu du territoire avoisinant le Lac Témiscamingue,—à une distance de 91 milles de Mattawa, pour se diriger jusqu'à la tête de ce Lac.

La compagnie du Pacifique a fait faire, à frais communs avec le Gouvernement de cette Province, l'exploration d'un chemin de fer à partir de la Chûte aux Iroquois,—(terminus actuel du chemin de fer de Montréal et Occidental, dont le point de départ se trouve à St-Jérôme,.)—jusqu'à la tête du Lac Témiscamingue.

Ces deux voies de communication,—une fois terminées,—ne pourront manquer de donner,—chacune d'elles,—un vif essor aux grandes exploitations forestières qui sont déjà en pleine activité dans cette région, en ouvrant des marchés plus avantageux pour l'écoulement des nombreux produits des colons.

(*Vide* à l'Etat No 2 ci-après pour les ouvrages d'art qui restent à compléter sur les autres sections à construire sur ce chemin de fer, et relativement à la balance des subventions qui pourra échoir à cette compagnie en vertu du contrat existant.)

COLONISATION DE MONTFORT.

(*Vide* : 45 Vict., ch. 23, clause 1, par. i, et 54 Vict., ch. 88, clause 1, par. g.g.)

D'après un ordre en conseil passé, sous le No 579, le 27 novembre 1893, le Trésor a payé à cette compagnie \$34,250.00 pour 10 milles de chemin construit, et représentant la proportion qui lui revenait—(après déduction faite de \$750,00 sur les \$1575.00 qui lui avaient été précédemment avancées par le Trésor pour fins d'exploration sur la première section de 10 milles complétée,.)—à même les subventions en terres,—converties en argent, à 35cts l'acre,—qui lui ont été accordées par les actes cités plus haut.

Dans son rapport, en date du 20 de novembre 1893, M. L. A. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, constate, en résumé, que tous les ouvrages d'art, qui ont été faits sur cette section, avaient été complétés d'une manière très satisfaisante, y compris un pont, de 90 pieds de longueur, érigé sur la rivière du Nord, avec une superstructure métallique placée sur deux culées en maçonnerie très massive, trois ponts à chevalets, ainsi que la pose de rails d'acier, du poids de 56 livres par verge linéaire, avec une jauge de trois pieds, le ballastage, une ligne télégraphique érigée sur toute la distance,

une gare pour les passagers et marchandises, construite à St-Sauveur, de même qu'un réservoir à l'eau, d'une capacité de 12,000 gallons, une remise pour les locomotives, une boutique de forge pour réparations, et une voie d'évitement, de 540 pieds de longueur. L'ingénieur du Gouvernement déclarait de plus que la compagnie n'avait rien épargné pour faire de cette première partie de sa ligne un chemin de fer de première classe, dans le genre de construction à voie étroite, et que le chemin sur toute l'étendue de cette section était dans un très bon état d'exploitation, avec un matériel roulant suffisant pour assurer un service régulier et permanent.

En conséquence, cette première section de 10 milles a été ouverte au trafic régulier, pour le transport des voyageurs et marchandises, par ordre du comité des chemins de fer, sanctionné le 12 mai 1894 par S. H. le Lieutenant-Gouverneur, suivant arrêté pris en Conseil à la même date, sous le No 235.

(*Vide* à l'Etat No 2 plus loin pour la description des travaux restant à compléter pour terminer ce chemin de fer subventionné, et relativement à la balance de subventions qui pourrait être déclarée payable à cette Compagnie suivant les conditions du contrat existant entre elle et le Gouvernement.)

COMTÉS-UNIS.

(*Vide* : 51-52 Vict., ch. 91, clause 6, et 54 Vict., ch. 88, clause 1, par. c.)

Le département du Trésor a payé à cette Compagnie, ou à ses représentants, aux termes d'un ordre en Conseil adopté, sous le No 36, le 26 janvier 1894, la somme de \$29,942.55 qui est la proportion afférente à la 2^{ème} section complétée de sa ligne entre Ste-Angèle et Iberville, sur une distance de $8\frac{7}{10}$ milles, à-même le montant de la subvention en terres,—convertie en argent,—à 35cts l'acre,—qui a été accordée à cette Cie par les statuts plus haut cités, en conformité des conditions portées dans le contrat et le devis signés entre le Gouvernement et la Cie le 21 septembre 1893, sous l'autorité de l'ordre en Conseil No 438, adopté le 5 du même mois, pour assurer la construction de cette deuxième section, ainsi que de celle restant à compléter entre St-Hyacinthe et Sorel sur un parcours de 32.63 milles,—(*Vide* à l'Etat No 2 ci-après) ; en déduisant toutefois sur ces \$29,942.55 de subvention ainsi déclarée payable à cette Cie les \$1,500.00 qui ont été alors retenues dans le Trésor pour garantie du remplacement des traverses que l'ingénieur du Gouvernement avait trouvé défectueuses sur cette deuxième section.

En sorte que la compagnie n'a alors reçu du Trésor sur ces \$29,942.55 qu'une somme de \$28,442 55.

Il a été en même temps payé à cette compagnie, ou à ses représentants, en vertu du même ordre en conseil, une autre somme de \$10,000 qui avait été retenue aux termes de l'ordre en conseil No 107, du 10 mars 1893, sur la balance de la subvention qui avait été déclarée échue sur la section complétée depuis lors entre St-Hyacinthe et Ste-Angèle,—moins les \$1,400 qui avaient été retenues dans le Trésor, sous

l'autorité de l'acte 56 Vict., chap. 36, articles 5181*a.* et 5181*b.*, jusqu'à adjudication finale en justice, ou règlement à l'amiable, pour couvrir le montant des réclamations restant encore en souffrance sur cette première section, en capitaux, intérêts et frais faits et à encourir, et qui ont été produites dans votre département, suivant la loi, pour une somme totale de \$1,080, mais qui sont contestées par la compagnie intéressée devant les tribunaux où les procédures sont encore pendantes.

Si bien que la compagnie n'a alors reçu sur ces \$10,000 qu'une balance de \$8,600.

Ces deux sommes de \$28,442.55 et de \$8,600 font réunies une somme totale payée de \$37,042.55 prise sur la subvention en terres,—convertie en argent, à 35 cents l'acre.

M. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, dans le rapport qu'il vous a présenté le 24 décembre 1893, constatait :—1o que les ouvrages, qui restaient à parachever sur la section s'étendant entre St-Hyacinthe et Ste-Angèle, lors de ses précédentes inspections, avaient été complétés depuis d'une manière satisfaisante, la compagnie ayant amélioré considérablement le terminus de sa ligne à St-Hyacinthe—(*Vide* : rapport de M. Vallée, page 90, dans le rapport général de ce département pour 1893 ;)—et 2o que les travaux sur la section s'étendant depuis la traverse du chemin de fer de Montréal, Portland et Boston,—(maintenant le Vermont-Central),—à Ste-Angèle, jusqu'à Iberville, sur une distance de $9\frac{1}{10}$ milles, avaient été exécutés d'une manière satisfaisante, et que la voie sur le parcours de ces deux sections était dans un très bon état d'exploitation, et pouvait être ouverte au trafic régulier sur toute la longueur comprise entre St-Hyacinthe, Ste-Angèle et Iberville, sous les conditions imposées à la compagnie dans ce rapport du dit ingénieur, qui ajoutait que la compagnie possédait alors tout le matériel roulant nécessaire pour la mise en exploitation régulière de ces deux premières sections de sa ligne.

Par ordre du Comité des chemins de fer du Conseil Exécutif, sanctionné par S. H. le Lieutenant-Gouverneur en Conseil, sous le No 234, le 12 mai 1894, les deux premières sections ainsi complétées, s'étendant entre Ste-Hyacinthe et Ste-Angèle, sur une distance de $19\frac{3}{10}$ milles, et entre Ste-Angèle et Iberville, sur un parcours de $9\frac{1}{10}$ milles, ont été ouvertes au trafic régulier pour le transport en toute sûreté des passagers et marchandises, sous les conditions et réserves spécifiées dans le rapport déjà cité de l'ingénieur du Gouvernement, en date du 29 décembre 1893.

(*Vide* à l'Etat No 2 ci-après pour la description des travaux à exécuter pour compléter la dernière section subventionnée de ce chemin de fer, comprise entre St-Hyacinthe et Sorel, sur un parcours de 32.63 milles, et relativement à la balance de subside qui peut être déclarée payable à cette Compagnie sur cette dernière section, en vertu du contrat existant avec le Gouvernement.)

 LOTBINIÈRE ET MÉGANTIC.

(*Vide* : 54 Vict., chap. 88, clanse 1, par. *d.d.*)

Il a été payé à cette Compagnie, en vertu d'un ordre en Conseil passé, sous le No 17, le 11 de janvier 1894, pour 11.1 $\frac{2}{10}$ milles de chemin construit, une somme de \$37,983.25 étant la proportion sur sa subvention en terres,—convertie en argent, à 35cts l'acre,—qui lui revenait pour balance sur la première section de 11.09 milles complétée de sa ligne, entre son point de jonction avec le chemin de fer le Grand-Tronc, à la gare de Lyster, et la Station No 596, dans la direction de St-Jean Deschaillons, sur la rive sud du fleuve St-Laurent.

L'ingénieur du Gouvernement, M. Vallée, dans le rapport qu'il vous a soumis le 13 décembre 1893, a établi que sur cette distance de 11.1 $\frac{2}{10}$ milles tous les ouvrages d'art requis avaient été exécutés avec des matériaux de bonne qualité, y compris la pose de rails d'acier, du poids de 56 lbs par verge linéaire, ainsi que le ballastage fait avec le meilleur gravier que la Cie avait pu se procurer dans le voisinage, et que la voie sur cette même longueur était dans un très bon état d'exploitation, et pouvait être ouverte au trafic régulier en toute sûreté pour le transport des voyageurs et des marchandises, avec le matériel roulant que la Cie possédait alors, au moyen d'un arrangement qu'elle avait conclu avec la Cie du Chemin de fer le Grand-Tronc, et par lequel cette dernière Compagnie s'engageait à fournir tous les chars qui pourraient être requis pour mettre cette voie ferrée en bon état d'exploitation.

La Cie intéressée sera bientôt autorisée par le Comité des chemins de fer, avec la sanction de S. H. le Lieutenant-Gouverneur en Conseil, à ouvrir cette première section complétée de sa ligne au trafic régulier pour l'avantage du public voyageur.

(*Vide* à l'Etat No 2 ci-après pour la description des travaux restant à terminer pour compléter ce chemin de fer, et relativement à la balance de subvention qui peut encore échoir à cette Compagnie.)

MONTAGNE D'ORFORD.

(*Vide* : 52 Vict., chap. 86, clause 3, et 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. *c.c.*)

En vertu d'un ordre en conseil passé, sous le numéro 68, le 9 février 1894, le Trésor a payé à cette compagnie la somme de \$215.20 pour autant qui avait été retenu sur les subventions en argent déclarées payables sur partie de la section complétée entre Eastman et Lawrenceville, pour garantie du règlement par la compagnie de dettes privilégiées pour droit de passage, etc., restées en souffrance, et que la compagnie a subséquemment réglées d'une manière satisfaisante.

En vertu d'un ordre en conseil adopté, sous le No 239, le 12 de mai 1894, la

résolution, adoptée par le comité des chemins de fer du Conseil Exécutif le 11 du même mois, a été sanctionnée à l'effet d'autoriser l'ouverture au trafic régulier, pour le transport en toute sécurité des voyageurs et marchandises, des deux premières sections complétées de ce chemin de fer, s'étendant entre Eastman et Lawrenceville, sur une distance de 10 milles, et entre ce dernier endroit et Kingsbury, sur un parcours de près de 16½ milles.

(*Vide* rapport général du département pour 1893,—chemins de fer,—à pages 91 et 92, pour la description des travaux complétés, avant le 1er de novembre 1893, sur cette section d'environ 16½ milles entre Lawrenceville et Kingsbury, et *Vide* à l'Etat No 2 ci-après pour les travaux restant à compléter sur cette ligne, et pour la balance de subventions qui pourrait être déclarée payable à cette compagnie.)

MONTREAL ET OCCIDENTAL.

(*Vide* : 49-50 Vict., chap. 77, clause 4, et 51-52 Vict., chap. 91, clause 5.)

La compagnie a reçu du Trésor, aux termes de l'ordre en conseil No 603, du 11 décembre 1893, pour 10 milles de chemin construit, une somme de \$25,000.00 de subvention en argent, et \$17,500.00 de subvention en terres,—convertie en argent, à 35 cts l'acre,—comme étant les balances qui restaient alors exigibles et déclarées payables à la compagnie sur le montant des subventions en argent et en terres,—(liens 35 cts.)—qui lui étaient échues sur les derniers dix milles complétés de sa ligne subventionnée entre les 60e et 70e milles.

L'ingénieur du Gouvernement, M. L. A. Vallée, a établi, dans le rapport qu'il vous a soumis le 4 décembre 1893, qu'après une nouvelle inspection de cette dernière section complétée, tous les travaux y avaient été exécutés d'une manière très satisfaisante, ayant été faits suivant les règles de l'art, y compris le ballastage, la pose de rails d'acier, du poids de 56 livres la verge linéaire, ainsi qu'une ligne télégraphique, la construction de deux gares pour les passagers et marchandises, l'une à "La Conception," et l'autre à "La Chûte aux Iroquois," de même qu'un réservoir à l'eau, d'une capacité de 25,000 gallons, et deux voies d'évitement, de 870 pieds chacune de longueur, avec une plaque-tournante à Ste-Agathe, etc.

L'ingénieur ajoutait que la compagnie n'avait rien épargné pour faire de cette ligne un chemin de fer de première classe, et pour la mettre en excellent état d'exploitation, et qu'en conséquence elle pouvait être ouverte en toute sûreté au trafic régulier pour le transport des passagers et marchandises.

C'est la compagnie du Pacifique-Canadien qui exploite, déjà depuis quelque temps, toutes les sections terminées de ce chemin de fer subventionné sur une distance de 70 milles entre St-Jérôme,—où il se raccorde à la ligne du "C. P. R.,"—et un point sis quelque peu au-delà de la Chûte aux Iroquois, en passant par les paroisses de Shawbridge, St-Sauveur, Ste-Adèle, Ste-Marguerite, Ste-Agathe, St-Faustin, St-Jovite et La Conception.

Un ordre en conseil a été passé le 12 mai 1894, sous le No 238, à l'effet de sanctionner une résolution adoptée par le comité des chemins de fer du Conseil Exécutif, autorisant la libre circulation des convois réguliers, en toute sécurité pour le public voyageur, sur les dernières sections complétées de ce chemin de fer, comprises entre les 18e et 70e milles sur un parcours de 52 milles ; les premières sections, s'étendant entre St-Jérôme et l'extrémité du 18e mille, jusqu'à deux milles au-delà de la station de Ste-Adèle, ayant déjà été ouvertes au trafic régulier par ordre du comité des chemins de fer, sanctionné par un arrêté du Conseil, pris le 28 septembre 1891, sous le No 417.

Pour démontrer tous les avantages qu'offre cette voie ferrée, je ne puis mieux faire que de reproduire ici les quelques remarques que M. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, vous a présentées dans son rapport de l'an dernier.—(Vide : rapport général du département pour 1893,—chemins de fer,—pages 88 et 89.)

“ Les travaux sur cette nouvelle section présentaient de grandes difficultés, vu la nature accidentée du pays ; ils ont été très bien exécutés.”

“ Les rampes et les courbes sont aussi douces que le permettait la conformation physique du terrain, et la localisation fait honneur à l'ingénieur, M. G.-H. Garden, qui a dirigé les travaux.”

“ Tous les ponts de quelque importance sont construits en acier, d'après un modèle qui offre de grandes garanties de solidité.”

“ Les travaux exécutés sur ce chemin peuvent rivaliser avec ceux des lignes dites de 1ère classe, vu la nature difficile de la région traversée, les obstacles à surmonter pour prolonger et asseoir solidement la voie, ainsi que les travaux considérables et ouvrages d'art qui ont été exécutés à grands frais par la compagnie pour en faire un chemin de première classe.”

“ La Province peut être satisfaite, avec les promoteurs et directeurs de la compagnie, de voir que cette grande entreprise est arrivée si près du but, après avoir franchi la région sans doute la plus difficile et la plus coûteuse.”

“ Il ne reste plus qu'une cinquantaine de milles à construire pour atteindre le terminus projeté : —Notre-Dame du Désert.”

“ C'est du moins l'intention de la compagnie, si elle est secondée dans ses efforts, de pousser rondement le parachèvement de son chemin jusqu'au Désert.”

“ M. Beemer, dont tout le monde connaît l'énergie et l'activité, se ferait fort de compléter cette ligne dans deux années.”

“ Ce chemin, dont l'importance ne peut être mise en doute, au point de vue de la colonisation, est considéré en bonne voie d'avancement, si l'on tient compte des efforts et de l'énergie déployés par les promoteurs de l'entreprise, et de l'immense somme de travail jusqu'à présent accomplie sur cette ligne.”

“ La construction ou le prolongement de ce chemin de fer jusqu'au Désert serait de la plus haute importance pour ouvrir ce vaste et si fertile territoire du Nord, qui possède des richesses minérales et forestières inépuisables dont le développement

contribuerait beaucoup à enrichir non-seulement ceux qui s'y établiraient, mais le pays tout entier."

"La perspective d'ouvrir les issues du commerce et de l'industrie aux colons, jusqu'à présent condamnés par la distance et la nature à un isolement presque complet, est trop belle pour qu'on ne souhaite pas la voir se réaliser dans un avenir prochain."

MONTREAL ET SOREL :—

—(Faisant maintenant partie du chemin de fer de la Rive Sud.)—

(Vide : 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. b.b., et 57 Vict., chap. 5, clauses 1 et 2.)

D'après un ordre en conseil qui a été passé, sous le No 35, le 26 janvier 1894, le Trésor a payé à M. H. Beauchemin, en sa qualité de cessionnaire du séquestre, M. A. A. Taillon, de Sorel, nommé tel par la cour Supérieure, à Montréal, pour administrer ce chemin de fer, et de procureur fondé des membres du syndicat composé de l'Honorable Louis Tourville et de MM. Zoël Leduc, Jos. Mizaël Fortier, ainsi que du dit Beauchemin, et dont mention est faite dans les clauses 1 et 2 de l'acte 57 Vict., chap. 5, une somme de \$70,000.00 qui représente la valeur des ouvrages de réparations qui avaient été jusqu'alors exécutés, suivant le rapport estimatif de M. L. A. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, en date du 23 novembre 1893, sur la section s'étendant entre Longueuil et la station "Armstrong," vis-à-vis de Sorel, d'après les conditions du contrat qui a été fait et passé entre les dits séquestre et syndicat le 30 de novembre 1892, pour le prix de \$100,000.00, en considération duquel le dit syndicat s'était obligé à réparer, équiper et mettre en bon état d'exploitation toute cette partie du chemin de fer ; ces \$70,000.00 devant être imputées en déduction d'autant sur le prix de ce contrat et sur la subvention de \$150,000.00 qui avait accordée par le premier statut cité plus haut—(54 Vict., chap. 88, clause 1, par. b.b.),—à toute compagnie ou syndicat,—régulièrement organisés,—qui s'engagerait à compléter, équiper et maintenir en bon état d'exploitation tout le parcours de ce chemin de fer, sur une distance de 45 milles, entre St-Lambert et la station Armstrong, près de Sorel.

Suivant le rapport,—cité plus haut,—de M. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, en date du 23 novembre 1893, tous les ouvrages, qui avaient été faits jusqu'alors sur la section comprise entre Longueuil et la station Armstrong, avaient été exécutés d'une manière satisfaisante, pour une valeur à peu près égale aux \$70,000.00 ci-haut mentionnées, mais qu'il restait encore, pour parachever cette voie et la mettre en parfait état d'exploitation, d'après les recommandations et estimations que le dit ingénieur avait faites dans son rapport du 21 septembre 1892, des ouvrages à compléter pour un montant approximatif de \$19,000.00 à \$20,000.00 ; M. Vallée observant,

de plus, que le matériel roulant, qui avait été alors fourni et mis sur la voie par le syndicat et par la Cie de la Rive-Sud avait une valeur de \$21,244.00.

(*Vide* à l'Etat No 2 ci-après pour la description et la valeur des ouvrages de réparations à compléter, ainsi que le matériel roulant additionnel à fournir, pour mettre en bon état d'exploitation toute la section comprise entre St-Lambert, Longueuil et la station Armstrong, et relativement à la balance que le dit syndicat pourrait encore recevoir du Trésor sur le prix du contrat cité plus haut, et sur le montant de la subvention ci-dessus mentionnée).

OTTAWA ET VALLÉE DE LA GATINEAU.

(*Vide* : 45 Vict., chap. 23, clause 1, par. f, et 56 Vict., chap. 3, clause 4).

En vertu d'un ordre en Conseil adopté, sous le No 604, le 11 décembre 1893, cette Compagnie a reçu du Trésor, pour 14 milles de chemin construit, une somme de \$72,800.00 qui représente le montant de la subvention en terres,—convertie en argent, à 35cts l'acre,—qui a été transportée à cette Cie par celle du chemin de fer de Colonisation d'Ottawa, sous l'autorité de la clause 4 de l'acte 56 Vict., chap. 3, suivant acte de conventions fait entre ces deux compagnies, avec l'autorisation préalable de leurs bureaux de direction et de leurs actionnaires, respectivement, et subséquemment approuvé par ordre en Conseil passé, sous le No 284, le 5 juin 1893 ; laquelle somme de \$72,800.00 devait être payée à la Compagnie d'Ottawa et Gatineau aussitôt qu'elle aurait complété la section de 14 milles s'étendant entre les 40e et 54e milles, dans la direction du Désert, sur le pied de \$5,161.00 par mille, et qu'elle se serait conformée, —c'est ce qu'elle a fait depuis,—à toutes les autres conditions imposées par les lois en vigueur à ce sujet.

M. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, vous a présenté un rapport le 13 de novembre 1893, dans lequel il établit que sur cette section de 14 milles la compagnie avait érigé un pont, de 55 pieds de longueur, sur la rivière Kazabazua, avec une superstructure métallique dite "plate-girder," placée sur deux culées en maçonnerie des plus massives, et avait posé des rails d'acier, du poids de 56 livres par verge linéaire, et complété le ballastage avec du gravier de bonne qualité, ainsi qu'une gare pour les passagers et marchandises à Kazabazua, de même qu'une voie d'évitement, de 1,100 pieds de longueur, et un Y pour tenir lieu d'une plaque-tournante. M. Vallée terminait son rapport en disant que tous les travaux exécutés sur ce parcours de 14 milles étaient dans un état très satisfaisant, et que la voie pouvait être alors ouverte au trafic régulier en toute sûreté pour le public voyageur. Quant au matériel roulant que la compagnie avait placé sur sa voie, le dit ingénieur considérait que ce matériel était suffisant pour maintenir ce chemin de fer en bon état d'exploitation.

Au moment de l'inspection de cette ligne par le dit ingénieur, en novembre dernier, la compagnie était en frais de construire et compléter une gare, une plaque-

tournante et une remise pour les locomotives près de la rivière "Pickanock," sur la section s'étendant au-delà du 54e mille.—(*Vide* : rapport de M. Vallée, l'ingénieur, dans le rapport général du département pour 1893, pages 89 et 90.)

D'après un arrêté pris, sous le No 237, le 12 mai 1894, les sections additionnelles construites sur ce chemin de fer, s'étendant entre les 20e et 54e milles, sur une distance de 34 milles, ont été ouvertes au trafic régulier pour le transport des voyageurs et marchandises, à l'instar des premiers 20 milles précédemment livrés à la libre circulation des trains par l'ordre du comité des chemins de fer du Conseil Exécutif, sanctionné par S. H. le Lieutenant-Gouverneur en Conseil.

(*Vide* à l'Etat No 2 ci-après pour la description des travaux restant à compléter pour terminer les autres sections subventionnées de ce chemin de fer, en conformité du contrat que vous avez été autorisé à signer avec cette Compagnie, en vertu d'un ordre en Conseil passé, sous le No 449, le 1er septembre 1894, et *Vide* à ce même Etat No 2 relativement aux balancées de subventions qui peuvent échoir à cette Cie d'après les dispositions de ce contrat et des lois en vigueur).

PHILIPSBURG :— (DE JONCTION ET DES CARRIÈRES DE—).

(*Vide* : 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. JJ.).

Le département du Trésor a payé à cette Cie, d'après un ordre en Conseil passé, sous le No 34, le 26 janvier 1894, pour 6.75 milles de chemin construit, la somme de \$25,720.00 représentant le montant de la subvention en argent qui était déclaré lui être payable, en vertu du statut cité plus haut, sur son chemin de fer complété, s'étendant depuis son point de jonction avec la ligne du Vermont-Central, à Stanbridge jusqu'au village de Philipsburg, sur la Baie de Missisquoi.

Dans le rapport que M. Vallée, l'ingénieur, vous a soumis, le 12 décembre 1893, il a constaté que, sur une distance de 6.87 milles, y compris la voie d'évitement, qui se dirige vers le rivage de la Baie de Missisquoi, tous les ouvrages d'art requis ont été complétés d'une manière satisfaisante, et que la voie était dans un très bon état d'exploitation et pouvait être ouverte au trafic en toute sûreté pour le transport des voyageurs et marchandises. Dans ce rapport M. Vallée déclarait aussi que la Cie avait placé sur son chemin un matériel roulant qu'elle avait acheté de la Cie du Pacifique, ou loué de la Cie du Vermont-Central ; ce qui lui permettait d'exploiter elle-même sa ligne avec le concours de ces deux dernières compagnies qui doivent lui fournir tous les chars dont elle aura besoin pour satisfaire aux exigences du trafic.

En vertu d'un ordre en Conseil passé, sous le No 240, le 12 mai dernier, S. H. le Lieutenant-Gouverneur en Conseil a sanctionné la résolution adoptée par le comité des chemins de fer du Conseil Exécutif, le 11 du même mois, à l'effet d'autoriser la libre circulation des convois réguliers sur ce chemin de fer, sur un parcours de 6.87 milles complétés.

Aux termes d'un autre ordre en Conseil passé, sous le No 197, le 28 avril 1894, approbation a été faite, après vérification par l'ingénieur du Gouvernement, et sur votre recommandation, des règles et règlements approuvés par le bureau des directeurs de cette Cie, ainsi que des tarifs établissant les taux mis en force par la Cie sur sa ligne pour le transport des voyageurs et marchandises, sous l'autorité et en conformité de l'acte refondu des chemins de fer de Québec, de 1880, et de ses amendements.

QUÉBEC ET LAC ST-JEAN.

(*Vide* : 51-52 Vict., chap. 91, clause 1, pars. b. et d., 53 Vict., chap. 101, clause 2, 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. p., et 55-56 Vict., chap. 66.)

Cette compagnie a reçu du Trésor, en vertu des ordres en conseil passés, sous le No 16, le 11 janvier 1894, et No 62, le 9 février 1894 :—

1o La somme de \$123,740.00 représentant le montant du reploiement qui a été autorisé par l'acte 55-56 Vict., chap. 66, sur le pied de \$2690.00 par mille, sur les premiers 46 milles complétés sur l'extension de ce chemin de fer jusqu'à Chicoutimi, à partir de la rivière Métabetchouan, à-même les subventions en argent accordées à cette compagnie en vertu des statuts cités plus haut, et—

2o La somme de \$43,309.00 représentant la proportion de ce reploiement, qui a été transférée, en vertu du même statut—(55-56 Vict., chap. 66,)—sur ces premiers 46 milles complétés, sur le pied de 2690 acres par mille, et formant un montant équivalant à \$941.50 en argent, sur conversion à 35cts l'acre, à-même les subventions en terres,—converties à 35cts l'acre,—qui ont été accordées à cette compagnie par les statuts ci-haut mentionnés.

Les deux sommes ci-dessus entrées forment un total de \$167,049.00, qui représente le montant du reploiement ainsi autorisé et effectué sur ces premiers 46 milles construits.

Dans l'ordre en Conseil No 16,—cité plus haut,—il est statué que cette Cie s'obligera, en conformité de la résolution que son bureau de direction a adoptée le 21 décembre 1893, à fournir, à la satisfaction de S. H. le Lieutenant-Gouverneur en Conseil, une garantie suffisante qu'elle complètera sa ligne jusqu'à l'eau profonde au village de St-Alphonse, dans un délai ne devant pas excéder trois années à compter du 1er juin 1892, d'après les conditions déterminées dans ce même acte 55-56 Vict., chap. 66, clause 1, et, en outre, que la Cie demeurera débitrice envers le Gouvernement pour le montant du reploiement qu'elle aura reçu du Trésor ; avec l'entente que, dans le cas où l'extension jusqu'à l'eau profonde à St-Alphonse ne serait pas complétée dans ce délai de trois ans, le Gouvernement aurait le droit de recouvrer de la Cie le montant de ce reploiement, qui sera retenu par le Gouvernement pour assurer le prolongement de ce chemin de fer jusqu'à l'eau profonde à St-Alphonse, et sous la condition expresse que les obligations ainsi contrac-

tées par le bureau des directeurs de cette Cie seront confirmées et ratifiées par ses actionnaires à leur prochaine assemblée générale. Le Gouvernement a accepté les engagements ainsi pris envers lui par la Cie intéressée, vu que la résolution adoptée par son bureau de direction renfermait les conditions qu'il a crû être les plus conformes aux dispositions du statut déjà cité, et vu que cette résolution comportait une garantie sérieuse que l'embranchement de Chicoutimi jusqu'à St-Alphonse serait terminé dans le délai prescrit par la loi.

3o La compagnie a reçu, en outre, en vertu de l'ordre en conseil No 62,—cité plus haut,—la somme de \$2,600 qui avait été retenue dans le Trésor, d'après l'ordre en conseil No 25, en date du 16 janvier 1893, pour garantie de l'achèvement des travaux restés alors incomplets, et qui ont été terminés depuis, sur les premiers 20 milles de l'extension de ce chemin de fer jusqu'à Chicoutimi, à partir de la rivière Métabetchouan.

4o Les sommes de \$30,000 et de \$10,500 qui représentent les proportions afférentes aux 6 milles qui ont été complétés sur cette extension jusqu'à la ville de Chicoutimi depuis la date du rapport précédent de l'ingénieur du Gouvernement, en date du 4 août 1893, et qui sont imputables sur les subventions en argent et en terres,—converties à 35 cents l'acre,—qui ont été accordées à cette extension par les actes en premier lieu cités plus haut :—moins la somme de \$1,941 que la compagnie devait rembourser au Trésor pour balance due sur les \$4,941 qu'elle en avait reçues pour fins d'explorations sur cette extension ; ce qui laissait une balance nette alors payée à la compagnie de \$28,059—(subvention en argent),—et de \$10,500—(subvention en terres,—convertie en argent, à 35 cts l'acre.)

5o La somme de \$1,800 qui était restée déposée dans le Trésor, suivant l'ordre en conseil No 24, en date du 16 janvier 1893, pour garantie de l'achèvement de certains travaux restés alors incomplets, et qui ont été terminés depuis, dans la construction des 3 ponts érigés par cette compagnie sur les rivières Métabetchouan, Kouspiganishe et Belle-Rivière, sur le parcours de cette extension.

6o La somme de \$12,500 qui est la balance restée disponible sur la subvention de \$150,000 qui a été accordée, pour aider à la construction de ces 3 ponts, par le statut 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. q ; cette somme de \$12,500 ayant été alors déclarée être payable à la compagnie, ou à ses ayants-droit, en conformité de l'ordre en conseil qui a été passé, sous le No 285, le 5 juin 1893, lorsque les travaux et constructions requis sur l'extension jusqu'à Chicoutimi auraient été complétés et livrés à l'exploitation ; ce qui est aujourd'hui un fait accompli, ainsi que la chose est constatée dans le rapport ci-après mentionné de l'ingénieur du Gouvernement.

Les six sommes ci-haut entrées forment un total alors payé à la Cie de \$222,508.00.

7o La Cie, ou ses représentants, a, en outre, reçu du Trésor la somme de \$100,000.00 qui représente le montant de la subvention en terres,—convertie en argent, à 35 cts l'acre,—qui a été transféré, en vertu de l'acte 57 Vict., chap. 5, clause 5, sur les sections construites sur l'extension depuis la jonction de Chambord jusqu'à la ville de Chicoutimi, sur une distance d'environ 51 milles, en raison des

travaux supplémentaires et exceptionnels que l'entrepreneur de la Compagnie a dû exécuter sur cette longueur, suivant qu'établi dans le rapport estimatif de l'ingénieur du Gouvernement, en date du 28 août 1893. — (*Vide* : Cédula B. annexée au dit acte 57 Viet., chap. 5) ; la Cie s'étant conformée à toutes les conditions requises dans ce dernier statut pour être en droit de réclamer du Gouvernement cette somme de \$100,000 ; laquelle étant ajoutée au total de \$222,508, déjà ci-haut entré comme payé à la Cie, forme un grand total de \$322,508 que la Cie, ou ses représentants, ont alors reçu du Trésor.

Si vous réferez aux rapports que M. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, vous a présentés au sujet des travaux exécutés sur l'extension de ce chemin de fer jusqu'à Chicoutimi, et, en particulier, à ses deux derniers rapports, en date du 28 août et du 27 novembre 1893, vous y verrez que tous les ouvrages d'art requis sur tout ce parcours de 46 milles avaient été parachevés d'une manière très satisfaisante, et que la voie était alors dans un bon état d'exploitation sur la distance d'environ 51 milles, comprise entre la jonction de Chambord jusqu'au terminus à Chicoutimi, et pouvait être ouverte au trafic régulier en toute sûreté pour le public voyageur ; l'ingénieur observant, de plus, que des gares, voies d'évitement, réservoirs à l'eau et une ligne télégraphique avaient été construits le long de la ligne à tous les endroits nécessaires pour répondre aux besoins du trafic et pour l'avantage du public, et qu'au terminus à Chicoutimi des voies d'évitement, de 4086 pieds de longueur, ont été placées, de même qu'une gare, avec plates-formes et des remises pour les locomotives et marchandises, aussi un réservoir, d'une capacité de 35,000 gallons, et un atelier pour les réparations ; toutes les constructions ainsi faites au terminus à Chicoutimi ayant une valeur de \$19,000 00.

En vertu des ordres en conseil passés, sous le No 401, le 28 août 1893, et le No 241, le 12 mai 1894, le comité des chemins de fer du Conseil Exécutif, avec la sanction de S. H. le Lieutenant-Gouverneur en Conseil, a autorisé l'ouverture de l'extension de ce chemin de fer, depuis la jonction de Chambord jusqu'à la ville de Chicoutimi, sur une distance d'environ 51 milles, pour la libre circulation des convois en toute sécurité pour le transport des voyageurs et marchandises.

En ce qui regarde les travaux qui ont été exécutés par cette compagnie sur les sections s'étendant depuis la rivière Métabetchouan jusqu'au 46^e mille, dans la ville de Chicoutimi, y compris les cinq ponts considérables et très dispendieux qui ont été érigés sur les rivières Métabetchouan, Kouspiganische, Belle-Rivière, Rivière au Sable et Chicoutimi, je vous réfère au rapport que M. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, vous a présenté dans le rapport général de ce département pour 1893, pages 90 et 91.

La première partie du réseau de ce chemin de fer est bien près d'être achevée. Elle s'étend déjà entre Québec, Chambord, Roberval et Chicoutimi, sur un parcours de 228 milles. Il ne reste plus à la compagnie qu'à prolonger sa ligne depuis la ville de Chicoutimi jusqu'à l'eau profonde à St-Alphonse, sur un parcours d'environ 15 milles, pour atteindre le terminus le plus avantageux sur la rivière Saguenay, en vue

d'une correspondance plus rapprochée et plus directe avec les voies fluviale et maritime. Les promoteurs de cette vaste entreprise peuvent s'enorgueillir à bon droit du succès signalé qui vient de couronner leurs efforts. D'autre part, la Province n'a pas à regretter les sacrifices considérables qu'elle a faits pour doter cette région d'une voie de communication aussi profitable au commerce qu'à la colonisation. Toute une ère de prospérité s'ouvre devant la population industrielle qui afflue vers cet immense territoire destiné à devenir l'inépuisable grenier de tout le "Dominion" par la richesse de ses terres, l'abondance et l'excellence de ses produits de toutes sortes, qui déjà font leur marque sur les marchés, et enlèvent haut la main les premiers prix, sans parler d'autres récompenses décernées au mérite aux expositions provinciales à Montréal et Québec.

En additionnant ensemble toutes les subventions,—entrées ci-haut dans cet Etat No 1 comme payées par le Trésor aux diverses Compagnies de chemins de fer y mentionnées,—cela forme le grand total de \$804,372.28 auquel j'ai fait allusion dans la première partie de ce rapport général, et qui représente le montant entier des subventions qui ont été ainsi payées à ces mêmes Compagnies, ou à leurs ayants-droit, pour une longueur totale de 82.57 milles de voies ferrées construites, durant les onzes mois écoulés entre le 1er de novembre 1893 et le 1er d'octobre courant, et dont \$382,118.12 sont imputables sur les subventions en argent, et \$422,254.16 doivent être portées en déduction sur les subventions en terres,—converties en argent, à 35 cts l'acre.

A ces 82.57 milles de chemins de fer, ainsi construits durant ce même intervalle de temps, il y a lieu d'ajouter le nombre de milles actuellement en construction, ou que l'on peut aujourd'hui considérer comme terminés sur les chemins de fer subventionnés suivants, savoir :—

1o Le Québec-Central :—20 milles construits sur la première partie de l'extension de sa voie, depuis un point sis à l'intersection de sa ligne principale, à St-Frédéric, à environ un mille et demi en-deça de la station de Tring, jusqu'à un point près du Lac Mégantic, sur un parcours total de près de 60 milles, suivant les conditions du contrat intervenu entre le Gouvernement et cette Cie le 5 septembre 1893. La Cie recevra bientôt du Trésor une somme de \$88,453.15 qui représente les proportions de subventions auxquelles elle a droit sur ces 20 milles complétés, d'après les clauses de son contrat avec le Gouvernement.—(Vide à l'Etat No 2 ci-après.)

2o Le Québec, Montmorency et Charlevoix :—10 milles construits formant la troisième section à peu près complétée sur sa ligne, à partir de Ste-Anne de Beaupré à aller jusqu'au-delà de la Grande Rivière, au pied du Cap Tourmente, dans la paroisse de St-Joachim. La Cie sera bientôt autorisée à recevoir du Trésor une somme de \$54,000.00 de subventions à lui échoir sur ces 10 milles additionnels complétés, en vertu des lois en vigueur.—(Vide à l'Etat No 2 ci-après.)

3o Le Grand-Nord :—10 milles construits qui forment la section s'étendant depuis le terminus actuel de cette ligne, près de Ste-Julienne, jusqu'au 28e mille de St-Jérôme, en allant dans la direction-est, en passant à 1½ mille au sud de Montcalm,

et à un mille au nord de St-Liguori, en exécution du contrat passé entre le Gouvernement et cette Cie, le 30 mars 1894, pour assurer la construction d'une longueur de 15 milles entre le terminus actuel, près de Ste-Julienne, et l'extrémité du 33^e mille de St-Jérôme, dans une direction-est, en passant au nord de la ville de Joliette.

Un ordre en Conseil sera bientôt passé à l'effet d'autoriser cette Cie à recevoir du Trésor une somme de \$36,656.96, qui représente les proportions de subventions auxquelles elle a droit sur cette section additionnelle de 10 milles complétée, suivant les conditions de son contrat avec le Gouvernement.—(Vide à l'Etat No 2 ci-après.)

40 *Chemins de fer de Québec et du Lac St-Jean, de Philipsburg, des Comtés-Unis et de Lotbinière et Mégantic* :—

Fractions de milles en plus de complétées sur les sections construites de leur ligne respective :—1.70 mille.

Ce qui fait un grand total de 124.27 milles de réellement construits et mis en bon état d'exploitation en cette Province, depuis le 1^{er} novembre 1893 jusqu'au 1^{er} octobre courant—(1894.)

D'autres Compagnies de chemins de fer poussent leurs travaux de construction avec une grande activité, et, entr'autres, celle des Comtés-Unis qui a déjà des ouvrages et matériaux considérables sur les dernières sections de sa ligne à compléter entre St-Hyacinthe et Sorel, sur un parcours de près de 33 milles ;—celle de Mont fort qui est à mettre la dernière main à la deuxième section de onze milles de sa ligne subventionnée ; celle du chemin de fer de la Rive Sud, —(section de Montréal et Sorel)—dont les travaux additionnels de réparations exécutés par le Syndicat nommé ci-après, sont aujourd'hui terminés et mis en excellent état d'exploitation entre Longueuil et la station "Armstrong," vis-à-vis de Sorel ; ce qui va mettre le Syndicat en situation de recevoir bientôt du Trésor les \$30,000.00 de subvention qui lui sont échues pour balance sur les \$100,000.00 du prix du contrat passé entre le Séquestre et le Syndicat, sous l'autorité de la clause 2 de l'acte 57 Vict., chap. 5, avec la perspective prochaine de conclure des arrangements avec la Cie du Grand-Oriental dans le but de prendre possession des sections déjà construites et à construire sur ce dernier chemin de fer, entre Yamaska et la rivière St-François, ou St-Thomas de Pierre-ville, entre ce dernier endroit et Nicolet, et entre cette ville et St-Grégoire, sur un parcours d'environ 29 milles, et de fusionner ces deux lignes pour établir une voie de communication directe, sur la rive sud du St-Laurent, entre Longueuil et Lévis, suivant les prévisions énoncées dans le dit acte 57 Vict, chap. 5, clause 3 ; et, enfin la Cie des Basses-Laurentides,—représentée par celle du Grand-Nord,—qui, depuis août 1893, s'est mise en frais de continuer cette ligne depuis un point sis à l'est de son terminus actuel, à la jonction de St-Tite, jusqu'à un point situé à 3½ milles à l'ouest du village de St-Boniface de Shawenegan, dans la direction—ouest, en vue du raccordement projeté avec le chemin de fer le Grand-Nord, près de Ste-Julienne, ou en-deça, après avoir construit un pont sur le St-Maurice à un endroit un peu plus bas que la "Grand'-Mère."—(Vide à l'Etat No 2 ci-après.)

Il ne faut pas perdre de vue non plus que la compagnie du chemin de fer du

comté de Drummond a construit et prolongé sa ligne depuis la station de St-Léonard jusqu'au-delà de Forestdale, dans le canton de Blandford,—comté d'Arthabaska,—sur un parcours d'environ 23 milles, et qu'elle est en voie de pousser cette extension de son chemin de fer, en ligne directe sur la rive sud du St Laurent, jusqu'à un point de jonction avec le chemin de fer le Grand-Tronc, à "La Chaudière," près de Lévis. Ces 23 milles n'ont pas été subventionnés par la Province, non plus qu'aucune partie de la voie projetée au-delà dans la direction de Lévis; mais la compagnie intéressée a, par maintes requêtes, sollicité le Gouvernement de transférer sur cette section de 23 milles la subvention de 270,000 acres qu'elle n'avait pu utiliser en temps utile sur le prolongement proposé de sa ligne entre la station à "Carmel Hill" et la station d'Arthabaska, sur un égal parcours de 23 milles, de manière à ce que cette subvention,—qui a été depuis déclarée périmée par l'acte 57 Vict., chap. 5, clause 4,—ne devint pas caduque, mais fût plutôt appliquée sur les 23 milles par elle déjà construits entre St-Léonard et Forestdale, pour lui permettre de récupérer quelque peu ses frais de construction de ces derniers 23 milles.

Cette demande de la compagnie est encore sous la considération du Gouvernement.

CHEMIN DE FER DE VAUDREUIL ET PRESCOTT :—

—MAINTENANT LE CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET OTTAWA,—EXPLOITÉ PAR LA COMPAGNIE DU PACIFIQUE-CANADIEN.—

Depuis le 1er novembre 1893 le département a payé un montant de \$42.44 pour solde des dernières réclamations privilégiées qui avaient été produites entre nos mains de la part d'ouvriers et fournisseurs pour gages et matériaux employés dans la construction des premiers 16½ milles complétés sur les trente milles subventionnés de ce chemin de fer, à partir de la station de Vaudreuil à aller dans la direction de la Pointe-Fortune, et au-delà vers Ottawa. Ces \$42.44 ajoutés aux \$4353.44 de réclamations privilégiées de même nature qui ont été payées par ce département avant le 1er novembre 1893, forment un total de \$4,395.88 de réclamations privilégiées ainsi réglées par l'entremise de ce département relativement à la construction de ces premiers 16½ milles. A ces \$4,395.88 il faut ajouter les \$809.79 qui ont été remis à M. A. Charlebois, l'entrepreneur de cette voie ferrée, pour balance non-employée sur le subside ci-après mentionné, en conformité de l'ordre en conseil No 557, du 10 juillet 1893; ce qui épuise les \$5,205.67 qui avaient été retenus dans le Trésor en vertu de l'ordre en conseil No 121, en date du 12 de février 1891, sur la proportion de la subvention en terres,—convertie en argent, à 35 cents l'acre,—qui avait été déclarée payable, aux termes de l'ordre en conseil No 28, en date du 14 janvier 1891, sur les premiers 16½ milles complétés entre Vaudreuil et Rigaud.

ETAT No 2.

SUBVENTIONS NON-PÉRIMÉES :—en argent et en terres,—converties en argent, à 35 cts l'acre,—à la date du 1er d'octobre courant,—(1894),—avec indication des chemins de fer sur lesquels il y a des travaux en voie de construction ou à compléter, ainsi que des réclamations en souffrance, \

BASSES-LAURENTIDES.

(*Vide* : 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. κ., et 56 Vict., chap. 3, clauses 2 et 3.)

Par ces actes la Législature de Québec a accordé à cette compagnie une subvention en argent de \$165,000, et une subvention en terres,—convertie en argent, à 35 cts l'acre,—de \$57,750 ;—faisant un total de \$222,750 pour construire 23 milles et un pont sur le St-Maurice.

D'après l'acte 56 Vict., chap. 3, clause 2, cette ligne devait être continuée depuis son terminus actuel aux Grandes-Piles, à partir du point de jonction, à St-Tite, avec le chemin de fer du Pacifique, à l'extrémité-ouest des 39 milles, environ, déjà construits entre la station de la Rivière-à-Pierre, sur le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, et devant ensuite traverser le St-Maurice au moyen d'un pont à être érigé aux, ou au-dessous des Grandes-Piles, pour se prolonger de là dans la direction-ouest, sur une distance de 23 milles, vers un point de jonction avec le chemin de fer le Grand-Nord, en-deça, ou au-delà de la ville de Joliette, au terminus actuel, près de Ste-Julienne.

La compagnie de chemin de fer le Grand-Nord,—à qui la compagnie des Basses-Laurentides avait transporté les subventions ci-haut indiquées,—était prête, dès le mois d'août 1893, à commencer ses travaux et à passer contrat avec le Gouvernement suivant l'acte 56 Vict., chap. 4, clauses 2 et 3. Elle se proposait de se mettre à l'œuvre aussitôt que le Gouvernement aurait approuvé ce transfert de subventions et aurait autorisé le changement qu'elle projetait de faire au tracé de cette voie ferrée en vue d'établir une ligne de transit plus directe, plus facile et moins dispendieuse pour effectuer le raccordement proposé entre le chemin de fer des Basses-Laurentides et celui du Grand-Nord, tel que prévu dans la clause 3 de ce même statut.

D'après les plans, profils et estimés dont la compagnie le Grand-Nord a fait le dépôt dans ce département en août 1893, le tracé modifié de la continuation du chemin de fer des Basses-Laurentides devait avoir son point de départ à 4 milles à l'est de la jonction, à St-Tite, et se diriger ensuite vers le sud-ouest pour traverser la rivière St-Maurice sur un pont à ériger à environ $\frac{3}{4}$ de mille en aval de la Chûte de la *Grand Mère*, et se prolonger de là vers l'ouest, en passant par St-Boniface de

Shawenegan, et au nord de St-Barnabé, en vue de se raccorder en-deça, ou au-delà de la ville de Joliette, avec le chemin de fer le Grand-Nord, dont le terminus-est se trouve à un point sis près de Ste-Julienne.—(*Vide* ci-après dans cet Etat le chemin de fer le Grand-Nord.)

Mais ces plans n'étaient pas conformes à la loi, et le Gouvernement ne voulût pas acquiescer à ces propositions de la compagnie du Grand-Nord avant de s'être bien renseigné sur le plus ou moins de facilités de continuer ce chemin de fer d'après le tracé ci-haut en premier lieu indiqué, tel que déterminé dans le statut 56 Vict., chap. 3, clause 2, ni avant que la compagnie du Grand-Nord eût démontré, à la satisfaction du Lieutenant-Gouverneur en Conseil, qu'elle avait les moyens de construire un chemin de fer de première classe pour relier la ligne des Basses-Laurentides à celle du Grand-Nord,—de l'exploiter d'une manière satisfaisante et d'y maintenir un service efficace, etc., selon que prescrit dans le statut déjà cité.

C'est en vue d'obtenir des données positives à ce sujet que des instructions spéciales ont été données, en mars 1894, à M. L.-A. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, par l'Honorable Commissaire des Travaux Publics, *ad interim*, de se rendre sur les lieux à l'effet d'inspecter les différents tracés proposés pour la continuation du chemin de fer des Basses-Laurentides, dont deux devant traverser le St-Maurice près de la chute de la *Grand' Mère*, et les deux autres aux Grandes-Piles, pour de là être continués dans la direction-ouest, et ce, en vue de vérifier l'exactitude des plans, profils et estimés que la compagnie du Grand-Nord avait ainsi fournis à ce département, et de ceux que M. J.-Emile Vannier, ingénieur civil, y avait également produits pour la construction d'une ligne devant traverser la rivière St-Maurice au nord de la chute des Grandes Piles; le dit ingénieur du Gouvernement ayant en même temps reçu ordre de faire un rapport circonstancié dans lequel il établirait lequel des tracés proposés et des sites projetés pour l'érection d'un pont sur la rivière St-Maurice serait préférable au point de vue du génie, des frais de construction et de l'exploitation du chemin de fer projeté, en tenant compte du fait qu'il devait être de première classe et faire partie d'une ligne directe de transit pour le transport des voyageurs et marchandises, de manière à établir un service régulier et permanent entre les lignes des Basses-Laurentides et du Grand-Nord et celle du Canada-Atlantique, ou toute autre ligne qui aurait son point de départ dans l'endroit connu sous le nom de "Parry Sound," sur la Baie Georgienne, sur le Lac Huron, dans la Province d'Ontario.

Conformément à ces instructions l'ingénieur du Gouvernement a fait l'inspection qui lui avait été commandée, et il a soumis, le 6 d'avril 1894, à l'Honorable Commissaire des Travaux Publics, *ad interim*, un rapport très élaboré sur le résultat de l'examen qu'il avait soigneusement fait sur les lieux de toute la région à travers laquelle le chemin de fer projeté devait et pouvait passer.

Dans ce rapport l'ingénieur du Gouvernement, après avoir fait l'étude comparée des quatre tracés qu'il avait examinés sur place, y compris celui établi par M. l'ingénieur Vannier, en est venu à la conclusion que les tracés portant les Nos 2 et 4, dont le premier doit traverser le St-Maurice près de la chute de la *Grand' Mère*, et le

deuxième (celui de M. Vannier) aux Grandes Piles, doivent être rejetés en raison du nombre considérable de courbes, de l'élévation des rampes et du surplus des dépenses qu'occasionneraient la construction et l'exploitation d'un chemin de fer par l'un ou l'autre de ces deux tracés, et qu'il ne restait à considérer plus attentivement, au point de vue de leur longueur respective et de l'établissement d'une ligne directe, que les tracés portant le No 1,—(celui ci-haut désigné comme étant la ligne proposée par la Cie le Grand-Nord, et devant passer près de la chute de la *Grand' Mère*,)—et le No 3,—(celui devant traverser le St-Maurice sur les chûtes des Grandes Piles;) mais qu'entre ces deux derniers tracés il—(le dit ingénieur)—n'hésitait pas à donner la préférence et la priorité au tracé No 1, vu qu'il était le plus court de 1.21 mille que les tracés Nos 3 et 4, et vu que le faite de l'élévation ou du sommet des terrains à traverser était de 100 pieds moins élevé dans le tracé No 1; ce qui réduirait considérablement la distance et les frais de construction et de l'exploitation d'une ligne par ce tracé; M. Vallée ajoutant que de toutes manières le tracé No 1 offrait plus d'avantages pour une ligne de transit, vu qu'il était plus facile et direct,—qu'il avait moins de courbes et de rampes que les autres tracés, et que les frais de construction et d'exploitation de ce même tracé seraient d'une somme de \$132,526 moins élevés que le coût du tracé No 3,—(dont \$97,000 pour la voie, et \$35,526 pour les frais d'exploitation.)

L'ingénieur du Gouvernement a illustré et appuyé tous ces faits par un tableau comparatif annexé à son rapport du 6 avril dernier, et dans lequel il signale les différences existantes dans la longueur de chaque tracé à construire et dans le coût approximatif des travaux à exécuter sur chacune des lignes proposées, ainsi que dans les frais d'érection du pont projeté sur le St-Maurice, en passant par l'un ou l'autre de ces tracés.

M. Vallée a fait aussi ressortir l'avantage et la facilité qu'il y aurait pour la Cie du Grand-Nord, dans le cas où le tracé No 1 serait choisi, de faire des arrangements avec la Cie du Pacifique pour avoir le droit de voie—" (running powers) "—sur sa ligne pour faire circuler des trains depuis la jonction, à St-Tite, jusqu'au terminus de l'embranchement des Piles, sur le St-Maurice, aux Grandes Piles.

Cette Cie pourrait aussi placer un bateau à vapeur pour naviguer sur cette rivière jusqu'à "La Tuque," sur une distance de 70 milles; ce qui permettrait de desservir toutes les localités qui se trouvent au nord des Grandes Piles, de chaque côté de la rivière, et ouvrirait un vaste champ à la colonisation dans cette région.

Le Gouvernement a accepté les vues de M. l'ingénieur Vallée en faveur de l'adoption du tracé No 1,—choisi par la Compagnie du Grand-Nord,—de préférence aux trois autres tracés, pour effectuer le raccordement projeté entre les chemins de fer des Basses-Laurentides et du Grand-Nord.

Aussi, avez-vous recommandé l'adoption d'un ordre en Conseil, qui a été passé, sous le No 428, le 17 d'août dernier, pour déclarer que ces plans sont les plus avantageux et qu'ils seront approuvés, en conformité de l'acte 56 Viet., chap. 4, clause 2, aussitôt que la Cie intéressée aura obtenu de la Législature, à sa prochaine session,

la modification des lois existantes de manière à ce que l'extension du chemin de fer des Basses-Laurentides eût son point de départ à 4 milles à l'est du terminus actuel, à la jonction de St-Tite, et de façon que le pont qui,—d'après la loi actuelle,—doit traverser le St-Maurice aux Grandes Piles,—fût construit à l'endroit nommé la *Grand' Mère*.

Depuis l'adoption de cet arrêté en Conseil, et même avant, à différentes reprises, M. J. G. Scott, le Secrétaire de la Cie du Grand-Nord, a insisté auprès de vous, au nom des promoteurs du vaste projet d'une ligne courte et directe entre Québec et Parry Sound, pour que le Gouvernement ne tardât pas à approuver, par ordre en Conseil, en conformité de la clause 3 de l'acte 56 Viet., chap. 3, le transfert fait à la Cie du Grand-Nord par celle des Basses-Laurentides des subventions ci-haut indiquées comme ayant été accordées à cette dernière Cie, vu qu'elle—(la Cie du Grand-Nord)—croyait avoir déjà fourni entre vos mains des preuves suffisantes pour établir, à la satisfaction du Lieutenant-Gouverneur en Conseil, qu'elle avait les moyens de construire un chemin de fer de première classe pour relier la ligne des Basses-Laurentides à celle du Grand-Nord, d'autant plus que la Cie du Grand-Nord avait conclu des arrangements avec les Compagnies du Canada-Atlantique, d'Ottawa, Arnprior et Parry Sound et du "Northern-Pacific," aux termes desquels les Présidents de ces Compagnies, à la suite de résolutions adoptées dans ce sens par leurs bureaux de direction, ont été autorisés, respectivement, à amalgamer ensemble ces chemins de fer pour établir une ligne directe de transit pour le transport de tout le trafic, sans transbordement, à partir de Duluth,—par eau,—jusqu'à Parry Sound, sur le Lac Huron, et de là,—sur rails,—par leur ligne respective, en passant à Ottawa, dans la direction-est, pour se relier aux chemins de fer du Grand-Nord, des Basses-Laurentides et du Québec et Lac St Jean jusqu'au port de Québec, d'où des vapeurs Océaniques rapides transporteraient, sans interruption, jusqu'à Liverpool et sur les autres marchés étrangers tous les produits amenés de l'Ouest en droite ligne.

Votre attention a été aussi attirée sur le fait que la Cie du Grand-Nord avait récemment acquis tous les droits de la Cie du chemin de fer de Maskinongé et Lac Nipissing dans la subvention que le Parlement du Canada avait accordée à cette dernière Cie pour l'aider à construire sa ligne ; M. Scott ajoutant que le Parlement du Canada venait de voter, durant la session de 1894, à Ottawa, de nouvelles subventions en faveur de la Cie du Grand-Nord pour un chiffre total de \$166,400.00 devant être appliquées à la construction des 52 milles non-encore subventionnés par le Gouvernement Fédéral sur les sections à construire entre la jonction à St-Tite et le terminus actuel près de Ste-Julienne, sur un parcours total de 75 milles, pour réaliser le raccordement projeté entre les chemins de fer du Grand-Nord et des Basses-Laurentides ; ce qui portait l'ensemble des subventions fédérales sur cette distance de 75 milles à \$240,000.00, à—part les subventions de Québec au total de \$275,250.00 déjà affectées à la construction d'une longueur de 48 milles—y compris le pont projeté sur le St-Maurice—sur les 75 milles ainsi à compléter entre les deux termini :—faisant un total de subventions de \$515,250,—sans parler de l'appoint des débentures à être

émises par la Cie du Grand-Nord sur ce parcours de 75 milles, sur le pied de \$20,000 par mille,—équivalant à \$1,500,000,—et des souscriptions faites au fonds social de la Cie par ses directeurs et actionnaires, par un bon nombre de citoyens riches et influents de Québec, par la cité de Québec et par des capitalistes de New-York, s'intéressant tous vivement à cette grande entreprise.

M. Scott et les promoteurs de ce projet vous ont également exposé l'urgence qu'il y avait de faire ratifier, par un ordre en Conseil, le transport des subsides de la Cie des Basses-Laurentides à celle du Grand-Nord, vu que cette dernière Cie était en voie de faire des arrangements financiers et de signer des contrats pour commencer de suite les travaux nécessaires pour la construction de l'extension du chemin de fer des Basses-Laurentides et du pont projeté sur le St-Maurice, en bas de la chute de la "Grand-Mère", en profitant de la saison favorable pour préparer d'avance les matériaux devant entrer dans cette double construction.

A toutes ces instances et représentations de M. Scott et des promoteurs de cette entreprise vous avez répondu en exprimant le regret de ne pouvoir changer la loi, et que vous ne pouviez recommander maintenant la ratification demandée du transport des subventions en question sur la preuve mise devant vous des ressources actuelles des deux compagnies intéressées pour construire présentement le chemin de fer entre le terminus des Basses Laurentides et celui du Grand-Nord, vu que les ressources réalisables dont disposait cette dernière compagnie, et dont la preuve est exigée par le statut,—(clause 3,)—était au-dessous de l'estimation faite par l'ingénieur du Gouvernement, laquelle établit qu'il faut \$15,000 par mille pour construire *tout* le chemin de fer s'étendant entre les deux termini, tandis que la preuve fournie par la compagnie du Grand-Nord de toutes ses ressources de bon apport pour effectuer le raccordement proposé entre les deux chemins de fer, démontrait qu'il n'y avait de certain et de disponible que le montant des subventions qui avaient été accordées à ces deux lignes par les Gouvernements d'Ottawa et de Québec, lesquelles laissaient un écart s'élevant à un chiffre de \$682,446 à couvrir par les deux compagnies intéressées pour démontrer d'une manière satisfaisante que la compagnie du Grand-Nord avait toutes les ressources nécessaires, selon les exigences du statut. pour effectuer le raccordement proposé et établir un service régulier. Vous avez, en dernier lieu, prévenu M. Scott qu'aussitôt que S. H. le Lieutenant-Gouverneur en Conseil aurait la preuve requise que la compagnie de chemin de fer le Grand-Nord a des moyens suffisants pour effectuer le raccordement projeté entre les deux lignes, le transfert des subsides accordés à celle des Basses-Laurentides serait opéré en faveur de la compagnie du Grand-Nord, et que c'était là la seule question qui restait à régler ; ajoutant que si cette dernière compagnie pouvait compter parmi ses ressources l'aide du Conseil de la ville de Québec, vous seriez, en ce cas, disposé à faire un rapport favorable au transfert demandé, et à proposer l'adoption d'un ordre en conseil pour aider la compagnie à convaincre ses banquiers qu'elle était réellement aux droits de la compagnie du chemin de fer des Basses-Laurentides pour tous ses subsides, et que si le transfert n'en avait pas encore été régulièrement effectué, cela était dû au

texte même de la loi qui exige une preuve de ressources que vous ne trouviez pas satisfaisante de la part de la compagnie intéressée.—(*Vide* ci-après dans cet état le chemin de fer le Grand-Nord.)—

BAIE DES CHALEURS.

(*Vide* : 45 Vict., chap. 23, clause 1, par. b, 51-52 Vict., chap. 91, clause 12, 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. j, et 56 Vict., chap. 3, clause 1).

Sur les deux sections s'étendant entre les 60e et 80e milles, qui ont été construites par M. M. J. Hogan, l'entrepreneur, il lui deviendra due sous peu par le Trésor une somme de \$70,000 qui a été déclarée lui être payable, comme étant les subventions en terres,—converties en argent, à 35cts l'acre,—qui sont afférentes à ces deux sections en vertu des statuts dont mention est faite ci-haut, attendu que toutes les conditions prescrites dans l'acte 56 Vict., chap. 3, clause 1, pars a, b et c, ont été remplies à la satisfaction de l'ingénieur du Gouvernement, ainsi que je l'ai constaté dans l'Etat No 1 qui précède.

A-même les subventions en terres,—ainsi converties en argent, à 35cts l'acre,—qui ont été accordées à ce chemin de fer, une autre somme de \$70,000 restera payable à la Cie quand elle aura terminé les derniers 20 milles restant à construire pour atteindre Paspébiac. Total des subventions exigibles, comme susdit :—\$140,000.

La Cie vous a manifesté son intention de passer un contrat avec le Gouvernement, suivant les dispositions de l'acte 56 Vict., chap. 4, clauses 2 et 3, pour assurer la construction prochaine de ces derniers 20 milles ; et, d'après mes informations, des négociations ont été entamées par la Cie pour se procurer les ressources nécessaires en vue de mener cette entreprise à bonne fin et de la terminer le 1er de juin 1895, si la chose est possible.

A ce total de \$140,000 il faut ajouter les \$28,546 dont j'ai fait mention dans l'Etat No 1, qui précède, comme étant réclamées du Gouvernement par la banque d'Ontario pour les raisons que j'ai données dans l'Etat No 1, et qui sont plus amplement expliquées dans l'ordre en Conseil qui a été passé à ce sujet, sous le No 80, le 11 de février 1894.

Les trois sommes ci-dessus réunies forment un grand total de \$168,546.

Je vous renvoie à l'Etat No 1, qui précède, pour les observations que ce chemin de fer a provoquées de ma part.)

CANADA-ATLANTIQUE.

(*Vide* : 56 Vict., chap. 88, clause 1, par. b).

La balance qui reste disponible sur la subvention de \$200,000 qui avait été accordée à cette Cie, par l'acte cité plus-haut, pour l'aider à compléter les ponts en construction sur la partie de sa ligne établie en cette Province, et qui ont été achevés

à la satisfaction de l'ingénieur du Gouvernement, est de \$7,573. Cette balance a été retenue dans le Trésor, en vertu de l'acte 56 Vict., chap. 36, et d'un ordre en Conseil passé à cette fin, sous le No 501, le 7 octobre 1893, pour garantie du paiement par la Cie—qui s'y refuse—de certaines dettes privilégiées, produites suivant la loi, pour ouvrages et matériaux entrant dans la construction de son pont sur le St-Laurent, entre le Côteau "Landing" et Valleyfield. Ces \$7,573 sont gardées et resteront dans le Trésor jusqu'à adjudication finale en justice, ou arrangement à l'amiable, pour assurer le règlement des réclamations contestées.

La Cie a maintes fois été mise en demeure par ce Département de voir au paiement de ces dettes,—déjà vieilles de quelques années,—qui s'élèvent à un chiffre dépassant \$8,000 ; mais elle s'y est obstinément refusée, en prétendant que la plupart de ces réclamations ne sont pas fondées, ou qu'elles ont été payées ; ajoutant que si les créanciers ont des droits à faire valoir, elle est prête à en passer par les décisions judiciaires qui pourraient être prononcées contre elle par les tribunaux. Elle vous a même donné à entendre qu'elle présenterait une requête à S. H. le Lieutenant-Gouverneur pour obtenir son *fiat*, sur pétition de droit, dans le but d'être autorisée à poursuivre la Couronne en recouvrement de cette balance de subside que le Gouvernement détient en sa possession, en alléguant qu'elle n'est nullement responsable de ces dettes, ni légalement tenue à leur acquittement. Comme la majorité des créanciers se compose de journaliers et fournisseurs,—trop pauvres pour s'exposer isolément à des frais considérables en poursuivant la Cie devant les Cours Civiles,—il est du devoir du Gouvernement de protéger les ouvriers ainsi privés du fruit de leur travail, en s'armant des pouvoirs que la loi lui donne pour que pleine justice leur soit rendue. Et bien que ces réclamations aient déjà été vérifiées comme autant de dettes privilégiées légitimement dues par la Cie, ou ses entrepreneurs, ou sous-entrepreneurs, une première fois par M. J. B. R. Laplante, avocat, de Valleyfield, en 1891, et en deuxième lieu par le Révérend C. A. Santoire, vicaire général du diocèse de Valleyfield, en 1893, vous avez décidé, je crois, de faire faire sous peu par l'un des officiers de votre Département, M. Vallée, l'ingénieur, une nouvelle et dernière investigation en vue de constater sur les lieux mêmes si toutes, ou partie seulement de ces réclamations sont réellement dues, et jusqu'à quel point la Cie est ou peut être fondée dans ses prétentions.

Si, comme il y a lieu de le présumer, le résultat de cette nouvelle vérification vient confirmer les conclusions prises par M. Laplante et par le Révérend Santoire dans leurs rapports sur ces réclamations, et les affidavits produits à l'appui, vous ne manquerez pas, j'en suis sûr, de prendre toutes les mesures nécessaires pour que ces ouvriers et fournisseurs reçoivent enfin au plus tôt leur légitime dû.

COLONISATION DU LAC TÉMISCAMINGUE :—

—(Maintenant exploité par la Cie du Pacifique-Canadien.)—

(*Vide* : 51-52. Vict., chap. 91, clause 11, 53 Vict., chap. 101, clause 4, et 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. t.)

Les balances disponibles sur les subventions de \$5000, 0/10 en argent et de 5000 acres par mille,—convertis en argent, à 35 cts l'acre,—qui ont été accordées à ce chemin de fer, sur une distance de 50 milles, par les actes ci-haut mentionnés, sont les suivantes :—

10—en argent :—.....	\$ 93,982.90
20—en terres—(1ers 35 cts) :—.....	46,170.64
	<hr/>
Total :—	\$140,153.54

Ces balances doivent être employées, suivant les conditions du contrat fait entre le Gouvernement et la Cie le 5 septembre 1893, à la continuation de cette voie ferrée, depuis l'extrémité des 19 milles déjà construits à partir du village de Mattawa,—où se trouve le point de jonction avec la ligne principale du Pacifique-Canadien,—et devant être prolongée de là jusqu'au pied des rapides du Long Sault et jusqu'au Lac Témiscamingue—(16.88 milles,)—et plus loin jusqu'au Lac Kippewa—(9 milles),—sur un parcours total de 25.88 milles.

Selon que je l'ai mentionné dans l'Etat No 1, qui précède, la Cie travaille activement à la construction de ces dernières sections de sa ligne subventionnée, qu'elle a l'espoir de terminer et livrer à la circulation des trains, aussi bien que les premiers 19 milles déjà complétés, à la fin de décembre prochain, sinon le 1er de juin 1895.

(*Vide* à l'Etat No 1 ci-haut).

— — — — —

LE GRAND-NORD.

Les sections que la compagnie est en frais de construire s'étendent :—

10—Sur un parcours de dix milles depuis un point sis au terminus actuel, près de Ste-Julienne, jusqu'à l'extrémité-est du 28e mille à partir de St-Jérôme, en passant à 1½ mille au sud de Montcalm, et à un mille au nord de St-Liguori, et :—

20—Sur une distance de cinq milles depuis l'extrémité-est de ce 28e mille jusqu'à celle du 33e mille à partir de St-Jérôme, et allant dans une direction-est vers un point sis au nord de la ville de Joliette, pour se raccorder là à l'embranchement entre Joliette et St-Félix de Valois,—exploité par la Cie du Pacifique.

Sur ces sections de 10 et 5 milles la compagnie aura droit de recevoir du Trésor, lorsqu'elles seront terminées à la satisfaction de l'ingénieur du Gouvernement, en vertu des contrat et devis qu'elle a faits et signés avec le Gouvernement le 30 de mars 1894

en conformité de l'acte 56 Vict., chap. 4, clauses 2 et 3, et d'après les plans, profils et estimés qu'elle a, suivant la loi, déposés dans ce département, et dont approbation a été faite, par ordre en conseil passé, sous le No 75, le 9 de février 1894, à—même les subventions en terres—(liers 35 cts)—qui ont été accordées pour la continuation de ce chemin de fer par les actes 49-50 Vict., chap. 77, clause 8, par. 1, 51-52 Vict., chap. 91, clause 6, par. c, et 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. g., c'est-à-savoir:—

10—Sur la section de 10 milles :—

Une proportion de subventions—(liers 35 cts)—s'élevant à..... \$36,656.96

20—Sur la section de cinq milles :—

Une proportion de subventions—(liers 35 cts)—se montant à.. 15,843.04

Total :—..... \$52,500.00

La Cie a fait un contrat avec MM. Paquet et Powers, les entrepreneurs si avantageusement connus comme constructeurs de chemins de fer, en vue de compléter cette première section de dix milles vers les premiers jours de novembre prochain, —(1894), grâce à l'activité déployée dans la marche des travaux exécutés sur cette section.

Quant aux autres cinq milles, ils seront, sans doute, terminés le ou avant le 1er de juin prochain,—(1895,)—qui est la date fixée dans le contrat existant pour l'achèvement de ces quinze milles.

Lorsque ces deux sections additionnelles auront été ainsi complétées, St-Alexis, Montcalm, St-Liguori et les localités avoisinantes seront reliés à St-Jérôme par une voie ferrée ayant un parcours total de 33 milles, dont 18 milles sont, depuis quelque temps déjà, en assez bon état d'exploitation entre St-Jérôme et Ste-Julienne ; et il ne restera plus que 37 milles à construire pour atteindre le chemin de fer des Basses-Laurentides.

Plusieurs plaintes ayant été faites à ce Département, dans le cours de l'hiver de 1893-94, par un certain nombre de contribuables résidant dans les paroisses de Ste-Sophie et New-Glasgow au sujet de l'irrégularité, et même de l'interruption des trains réguliers sur la partie en exploitation de cette ligne, entre St-Jérôme, Ste-Sophie et New-Glasgow, au grand détriment du public voyageur et expéditeur de produits par cette voie ferrée, vous avez de suite notifié M. J. G. Scott, le secrétaire et gérant de la compagnie du Grand-Nord, d'avoir à prendre les mesures d'urgence pour faire continuer la marche quotidienne des convois sur cette voie ferrée, de manière à donner pleine satisfaction aux intéressés, d'autant plus que les paroisses, ainsi négligées par la Cie, avaient généreusement souscrit en faveur de cette entreprise en vue d'aider ses promoteurs à tenir cette ligne en bon état d'exploitation régulière. Vos pressantes instances auprès de la Cie pour l'engager, et la contraindre même, à ré-ouvrir cette partie de sa ligne au trafic régulier, ont eu un résultat favorable ; M. Scott vous ayant prévenu, en février dernier, que l'interruption des trains était due au fait des dommages survenus à la charrue à neige,

à la suite de fortes tempêtes, mais que la Cie avait fait des arrangements pour que les trains vînssent à reprendre leur service régulier vers le premier de mars alors prochain—(1894).

De fait, si les convois n'ont pas toujours circulé avec la régularité désirable, ce n'est pas faute d'avoir mis la Cie en demeure de se conformer aux prescriptions légales à cet égard, dans le but de satisfaire tous ceux qui avaient à se plaindre, et qui sont justifiables d'attendre de cette entreprise tous les avantages qu'elle est appelée à réaliser.

Je crois, du reste, que la Cie a tout intérêt à maintenir un service efficace et permanent sur la partie de sa ligne en exploitation entre St-Jérôme et Ste-Julienne, et bientôt au-delà de ce dernier endroit, et qu'elle ne négligera rien pour donner toute satisfaction aux localités semées sur le parcours de sa ligne.

D'autre part, quelques réclamations ayant été formulées contre les entrepreneurs, MM. Paquet et Powers, relativement au défaut de paiement de gages d'ouvriers et du prix de provisions et matériaux, etc., entrant dans la construction des 10 milles sur le point d'être achevés, à partir de Ste-Julienne en gagnant l'Est, vous avez notifié la Cie intéressée, ainsi que les entrepreneurs, d'avoir à prendre de suite les mesures nécessaires pour faire droit aux demandes des réclamants, à supposer qu'ils fussent bien fondés dans leurs revendications. MM. Paquet et Powers n'ont pas tardé à vous assurer qu'ils règleraient sans retard toutes dettes dont ils seraient reconnus être légitimement responsables.—(*Vide* : à l'État No. 1 qui précède.)

GRAND-ORIENTAL—(“ GREAT-EASTERN—”).

Par l'acte 57 Vict, chap. 5, clause 4, la somme de \$73,300.75, qui formait la balance demeurée disponible sur la subvention de \$4,000 par mille attribuée, par l'acte 49-50 Vict., chap. 77, clause 5, à la construction de ce chemin de fer, a été déclarée périmée sous la réserve des droits qui pouvaient être accordés à Madame Veuve Duchesnay qui réclame du Gouvernement, comme étant aux droits de feu M. Cirice Tétu, son père, une somme de \$16,566.66, en capital et intêrêt calculé jusqu'à dernièrement, en acquittement d'une balance de \$11,666.66, en capital, avec intêrêt, sur les \$26,666.66 d'avances que la banque de Montréal avait faites à cette Cie, sur l'escompte de billets signés ou endossés par MM. James Cooper, C. Tétu et Cléophas Beausoleil dans le but d'aider au parachèvement de la section de ce chemin de fer entre St-Grégoire et Nicolet, sur une distance de 6½ milles ; et pour garantie desquelles avances la Cie avait, dans le temps, fait un transport régulier, qui a été alors signifié au département du Trésor, des \$25,000 de subvention qui pouvaient alors échoir à cette Cie, ou à ses représentants, sur cette même section lorsqu'elle aurait été terminée :—ce qui est arrivé depuis ; la banque de Montréal n'ayant reçu du Trésor que \$15,078.68 en à-compte de ces \$25,000—ainsi transportées, —et le surplus de cette dernière somme ayant été employé par le Gouvernement

de l'Honorable M. Mercier au paiement de réclamations privilégiées qui étaient alors en souffrance sur cette section.

Les officiers en loi de la Couronne, —à qui tous les papiers relatifs à cette réclamation ont été référés pour examen,—sont à étudier l'affaire, et leur décision est attendue sur le bien ou mal-fondé des droits et prétentions de Mde Duchesnay. Pour le cas où cette décision serait favorable à la réclamante, provision devra être accordée dans le prochain budget annuel de la Province pour payer à Mme Duchesnay le montant, en capital et intérêt, qui pourra lui être adjugé. Il en devra être ainsi pour les \$32,000 qui sont réclamées du Trésor par la Banque Union du Canada, à Québec, afin que le Département du Trésor fasse honneur à l'obligation contractée vis-à-vis de cette banque,—qui a avancé cette somme à la Cie,—par l'ex-Premier, l'Hon. Honoré Mercier, aux termes d'une lettre qu'il a écrite à cette banque, et comportant qu'une proportion de subside était dans le temps échue à cette Cie sur la section alors non encore complétée entre Nicolet et St-Thomas de Pierreville.

Si la balance susdite de la subvention qui avait été attribuée à ce chemin de fer, a été ainsi frappée de péremption, c'est dû au fait que la Cie n'a pas continué en temps utile, ni poursuivi depuis sans interruption ses travaux de construction sur les sections restant à compléter sur sa ligne entre Nicolet et St-Thomas de Pierreville, ou la rivière St-François, sur un parcours d'environ 15½ milles, et entre St-Grégoire, —point de jonction avec le chemin de fer le Grand-Tronc,—et Bécancour et Gentilly, sur une longueur d'environ quatre milles.

Les sections déjà construites sur ce chemin de fer, et qui ont reçu du Trésor les proportions de subvention qui leur étaient échues, s'étendent entre le village de Yamaska et la rivière St-François, sur un parcours d'un peu plus que 6 milles, et entre la ville de Nicolet et St-Grégoire, sur une distance d'environ 7 milles; mais, vu que ces deux sections n'ont pas encore été exploitées, et que, loin de là, on a enlevé les rails sur une partie de cette voie construite, il n'y a pas lieu de s'attendre que la Cie intéressée remette cette voie ferrée en bon ordre de fonctionnement, à moins que la Cie du chemin de fer de la Rive-Sud,—qui est sur le point,—(si ce n'est déjà fait,—d'acquérir les droits de la Cie du Grand-Oriental dans ce chemin de fer et aux subventions qui peuvent encore lui échoir, ne se prévale des avantages qui ont été conférés à cette première compagnie par l'acte 57 Vict., chap. 5, clause 3, en lui permettant de conclure les arrangements qu'elle projetait de faire en vue de fusionner ces deux lignes et d'établir ainsi une voie de communication directe, sur la rive sud du St-Laurent, entre Longueuil et Lévis.—(Vide ci-après dans cet Etat notes relatives au chemin de fer de Montréal et Sorel).

Je vous réfère aux remarques que j'ai faites dans l'Etat No 1, qui précède, relativement à ce chemin de fer du Grand-Oriental.

JONCTION DE PONTIAC AU PACIFIQUE-CANADIEN.

(*Vide* : 44-45, Vict., chap. 2. clause 19, et 51-52 Vict., chap. 91, clause 4, pars a et b.)

Sur le montant de la subvention de \$6,000 par mille qui a été accordée à ce chemin de fer, par les actes mentionnés ci-haut, pour une distance totale de 85 milles, il reste disponible :—\$142,920.00 à être employées dans la construction des 23,82 milles qui restent à compléter depuis l'extrémité des 71 milles—(déjà construits et exploités par cette Cie entre Aylmer et un point sis à 12 milles au-delà du Fort Coulonge.)—jusqu'au 85e mille, à Pembroke, en traversant sur un pont à construire sur l'Île aux Allumettes—(14 milles,)—et depuis Aylmer jusqu'à la rivière Ottawa, vis-à-vis de Hull—(9.⁸/₁₀ milles)—; avec faculté d'acheter, à même le subside de \$6,000.00 par mille, accordé à l'une des sections ci-dessus à construire entre Aylmer et Hull, l'embranchement déjà exploité par la Cie du Pacifique entre ces deux points, sur un parcours d'environ 8 milles.

(*Vide* : 51-52 Vict., chap. 91, clause 4, par. b, et le *Bill* Fédéral No 169, sanctionné à la dernière session(—1894)—du Parlement du Canada, à Ottawa, et intitulé : “ Acte autorisant l'octroi de subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer y mentionnées).”

Suivant la demande que le Président de la Cie vous a faite, dès le mois d'août 1893, approbation a été faite par ordre en Conseil adopté, sous le No 456, le 15 septembre dernier, des plans, devis estimatif et profils qu'elle avait alors déposés dans ce Département, ainsi que de la répartition faite par l'ingénieur du Gouvernement, dans son rapport à cet effet, de la balance de subventions ci-haut notée. Par cet arrêté en Conseil vous avez été autorisé à signer avec la Cie le contrat requis par l'acte 56 Vict., chap. 4, clauses 2 et 3, en vue d'assurer la construction prochaine des sections restant ainsi à construire sur cette ligne subventionnée.

La Cie est évidemment de bonne foi et entend sérieusement mener à terme une entreprise destinée à desservir les intérêts d'une population disséminée dans une des sections les plus riches et les mieux établies de la Province, en établissant une voie de communication plus facile pour atteindre les grands centres et y transporter les produits industriels et agricoles dont cette région surabonde. En août dernier M. Beemer, le Président de cette Cie, et en même temps l'entrepreneur des travaux sur cette voie ferrée, vous a fait part de son intention d'acheter de la Cie du Pacifique l'embranchement de sa ligne entre Hull et Aylmer, sur un parcours d'environ huit milles, et a en même temps demandé qu'un ordre en Conseil fût passé, suivant les dispositions de l'acte 51-52 Vict., chap. 91, clause 4, paragraphe b, en vue d'appliquer à cette acquisition la subvention ou le bonus de \$6,000.00 par mille, que la Cie de Pontiac est déjà autorisée à recevoir pour la section de son chemin de fer s'étendant entre Hull et Aylmer. Vous avez dans le temps répondu à M. Beemer que le Gouvernement sera prêt à acquiescer à sa demande aussitôt que le département serait mis en possession de l'acte d'accord et transfert à être fait et signé entre les deux Cies intéressées dans le but d'effectuer l'achat de cet embranchement, et que le consentement par écrit du

Gouvernement Fédéral aurait été obtenu dans ce sens, pourvu que cet acte de conventions fût conforme en tous points aux prescriptions du statut à cet égard.

Cette Cie est aussi en droit de réclamer du Trésor les \$30,000.00 qui ont été votées par l'acte 38 Vict., chap. 2, clause 7, pour assurer la jonction du chemin de fer du Pacifique avec les chemins de fer sur les rives nord du St-Laurent et de l'Ottawa, en vue de contribuer aux frais de construction du pont projeté sur l'île aux Allumettes, sur le tracé proposé du chemin de fer de jonction de Pontiac, de manière à effectuer ce raccordement dans le comté de Pontiac.

En ce qui regarde les 71 milles construits entre Aylmer et un point sis à 12 milles au-delà du Fort Coulonge, dans la direction de Pembroke, la Cie a été mise en demeure d'y exécuter les réparations nécessaires pour mettre sans retard cette voie en bon état d'exploitation. Pour se conformer à cette injonction, et faire cesser les plaintes des intéressés, M. Beemer s'est mis à l'œuvre en vue d'améliorer ce parcours de 71 milles et d'y rétablir la circulation,—momentanément interrompue,—des trains réguliers,

MONTAGNE D'ORFORD.

Sur la dernière section d'environ 12 milles restant à construire entre Kingsbury et un point sis à, ou près de la ville de Richmond,—où ce chemin de fer doit se relier à celui du Grand-Tronc, il reste disponible :—

1o Une proportion de \$48,375.50 sur les subventions en argent, sur le pied de \$4,000 par mille, qui ont été accordées, par les actes 52 Vict., chap. 86, clause 3, et 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. c. c., pour aider à la construction de ce chemin de fer sur une distance de 38½ milles ; et—

2o Une somme de \$5,515.95 dont retenue a été faite dans le Trésor sur le montant des subventions susdites qui ont été déclarées payables à la Cie, d'après l'ordre en Conseil No 6, en date du 13 de janvier 1893, sur la section complétée d'environ 16½ milles entre Eastman et Lawrenceville. Soit—en tout :—\$53,891.45.

Cette retenue avait été effectuée en vue du paiement par la Département de certaines réclamations privilégiées en souffrance se rattachant à la construction d'environ douze milles sur cette section de 16½ milles, et qui ont été produites dans ce Département par des entrepreneurs et autres créanciers de la compagnie du chemin de fer de la Vallée du Missisquoi, dont la charte et les subventions originaires sont devenues caduques par suite du non-accomplissement des conditions qui lui avaient été imposées par les lois en vigueur.

Le Département doit faire la distribution de ces \$5,515.95 entre les créanciers y ayant droit, en conformité de l'acte 52 Vict., chap. 86, clause 3, et suivant la décision définitive donnée par les officiers en loi de la Couronne relativement au mode à suivre pour la répartition de cet argent. Le retard qui a été apporté à la distribution de ces \$5,515.95 provient du fait que MM. Malcolm MacFarlane et ses associés,—qui avaient exécuté des travaux et fourni des matériaux, pour le compte de l'ex-

compagnie de Missisquoi, sur cette partie de la section complétée entre Lawrenceville et Kingsbury,—(environ 12 milles)—que la Compagnie d'Orford a utilisés pour la continuation de sa ligne,—a contesté la décision des officiers en loi de la Couronne de répartir ces \$5,515.95 entre tous les créanciers de l'ex-Cie de Missisquoi, au *pro-rata* du montant, en capital et intérêt, des réclamations qu'ils ont produites dans ce Département.

M. Macfarlane a même signifié à ce Département et aux officiers en loi son intention de présenter une requête à S. H. le Lieutenant-Gouverneur en Conseil afin d'obtenir que ce dernier émane son *fiat*, sur pétition de droit, pour permettre à M. Macfarlane de faire valoir ses droits en justice en vue d'obtenir une répartition de ces \$5,515.95 limitée aux entrepreneurs qui ont fait des travaux et fourni des matériaux sur cette section de 12 milles, au *pro rata* du montant de leurs réclamations, à l'exclusion de tous autres créanciers.

Dans le cas où cette pétition de droit ne serait pas sollicitée, ou accordée dans un délai que vous pourrez déterminer vous-même, mais qui ne pourra se prolonger encore bien longtemps, ce Département devra procéder à faire la répartition de ces \$5,515.95 en conformité des opinions légales exprimées à ce sujet par les officiers en loi de la Couronne, pour ne pas retarder indéfiniment de payer à tous les réclamants la proportion qui leur revient respectivement dans cet argent.

Un permis de libre circulation de ses convois réguliers sur les deux premières sections complétées de sa ligne entre Eastman et Kingsbury, sur un parcours de près de 27 milles, a été accordé à cette compagnie par le comité des chemins de fer du Conseil Exécutif, sur la recommandation de l'ingénieur du Gouvernement, avec la sanction de S. H. le Lieutenant-Gouverneur, au moyen d'un arrêté en Conseil pris, sous le No 239, le 12 de mai 1894.

La Cie d'Orford exploite elle-même ces deux sections terminées, et il s'y développe un trafic local considérable par les facilités données au transport rapide des produits forestiers, industriels et agricoles de cette partie du pays, et ayant leur débouché direct par les chemins de fer du Vermont-Central et du Pacifique-Canadien, qui font raccordement avec celui d'Orford à Eastman.

La Cie vous a déjà depuis quelque temps exprimé son intention de poursuivre ses travaux et de mener son entreprise à bonne fin, mais elle n'a pas encore signé le contrat qu'elle est tenue de passer avec le Gouvernement, d'après l'acte 56 Vict., chap. 4, clauses 2 et 3, pour assurer l'achèvement de sa ligne jusqu'à Richmond.

(Vide ce que j'ai déjà dit au sujet de ce chemin de fer dans l'Etat No 1 qui précède).

MONTREAL ET SOREL :—

—(Faisant maintenant partie du chemin de fer de la Rive Sud.)—

Dans le rapport que vous a soumis M. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, le 6 de septembre dernier, à la suite d'une nouvelle inspection, il appert que tous les ouvrages de réparations, qui n'étaient pas terminés en novembre 1893,—date de son

précédent examen,—et qu'il avait évalués à environ \$19,000.00, ont été depuis complétés d'une manière satisfaisante par le Syndicat ci-après nommé sur la section comprise entre Longueuil et la station "Armstrong," vis-à-vis de Sorel ; la voie étant maintenant en bon état d'exploitation ; ce qui devait permettre à la compagnie de la Rive-Sud de faire circuler ses trains réguliers en toute sûreté pour le transport des voyageurs et marchandises sur toute l'étendue de cette ligne entre St-Lambert et la station "Armstrong," sur un parcours de 45 milles.

M. l'Ingénieur Vallée faisait aussi ressortir le fait que le Syndicat et cette compagnie avaient placé sur cette voie ferrée un matériel roulant additionnel, qui enportait la valeur à un chiffre total de près de \$31,000.00.

La Cie de la Rive Sud étant aujourd'hui, par actes authentiques, subrogée aux droits et actions du Séquestre, et fondée de pouvoirs du Syndicat, dont mention est faite dans les clauses 1, 2 et 3 de l'acte 57, Vict., chap. 5, et dans l'Etat No 1 qui précède, et étant devenue acquéreur, par titre du shérif du district de Montréal, en date du 17 juillet dernier,—(1894),—de toute la propriété, y compris le matériel roulant, de ce chemin de fer entre le point de jonction avec la ligne du Grand-Tronc, à St-Lambert, et la station "Armstrong," elle est entrée en possession de cette ligne et l'a exploitée à son profit depuis le mois de juin dernier—(1894,)—avec des convois circulant tous les jours,—matin et soir,—pour le transport des voyageurs et des marchandises, à la grande satisfaction de tout le public intéressé dans l'exploitation régulière de ce chemin de fer.

Il est en fait que le Syndicat a fait exécuter tous les travaux supplémentaires qui avaient été recommandés par l'ingénieur du Gouvernement dans ses rapports du 21 septembre 1892 et du 23 novembre 1893, et auxquels le Syndicat s'était obligé envers le Gouvernement par les termes du contrat intervenu entr'eux, en novembre 1893, pour compléter, équiper et mettre en bon état d'exploitation la partie de cette ligne entre Longueuil et la station Armstrong, suivant les dispositions édictées dans l'acte 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. b. b. D'autre part, la compagnie de la Rive Sud s'est obligée envers le Gouvernement, par résolution adoptée par son bureau de direction le 20 de septembre dernier—(1894,)—à continuer l'exploitation de cette voie ferrée et à y maintenir un service régulier et permanent, avec tout le matériel roulant qui est et sera nécessaire pour assurer l'exploitation de cette ligne à la satisfaction de S. H. le Lieutenant-Gouverneur en Conseil et de l'ingénieur du Gouvernement. En sorte que le Syndicat est aujourd'hui en droit de réclamer du Trésor le paiement de la balance de \$30,000.00 due sur les \$100,000 du prix convenu au contrat ainsi fait entre le Séquestre et le Syndicat, à—même la subvention—non-périmée—qui a été votée à cette fin par l'acte 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. b. b.

D'après la clause 3 de l'acte 57 Vict., chap. 5, le Syndicat sera aussi autorisé à réclamer du Trésor, avec la sanction de S. H. le Lieutenant-Gouverneur en Conseil, à titre d'indemnité pour les ouvrages qu'il a exécutés entre Longueuil et la station "Armstrong," le paiement d'une somme de \$10,000 à—même cette subvention non-

périmée, aussitôt qu'il aura — (ce qui ne peut tarder beaucoup) — conclu les arrangements qu'il se proposait de faire avec la Cie du Grand-Oriental dans le but d'amalgamer ces deux lignes et d'établir une voie directe de communication, sur la rive sud du St-Laurent, entre Longueuil et Lévis.

Total des subventions à recevoir du Trésor par le Syndicat :—\$40,000.00.

(*Vide* à l'Etat No 1, qui précède, pour les autres détails que j'ai donnés à propos de ce chemin de fer.)

OTTAWA ET VALLÉE DE LA GATINEAU.

Les subventions encore existantes pour balances disponibles au 1er courant sur les subventions qui ont été accordées à ce chemin de fer par les actes 45 Vict., chap. 23, clause 1, par. e, et 51-52 Vict., chap. 91, clause 7, sont les suivantes :—

1o Subvention en argent :—.....	\$10,322.00
2o Subvention en terres—(1ers 35cts) :—.....	31,500.00

Total :—..... \$41,822.00

Ces balances de subventions doivent être appliquées à la construction des dernières sections qui restent à compléter, sur une distance de 21 milles, dans la direction du Désert, à partir de l'extrémité des 54 milles déjà construits et actuellement exploités depuis la ville de Hull, y compris les 1.81 milles qui s'étendent depuis le point de jonction de cette voie ferrée avec celle du Pacifique-Canadien jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique.

La compagnie ayant, suivant la loi, déposé dans ce département des plans, profils et devis estimatif pour la construction de ces 21 milles, approbation en a été faite par ordre en Conseil passé, sous le No 449, le 1er de septembre 1894, et aux termes duquel vous avez été autorisé à faire et signer un contrat avec la Cie en conformité de l'acte 56 Vict., chap. 4, clauses 2 et 3, en vue d'assurer le prochain achèvement de ces derniers 21 milles.

M. Beemer, le Président, et en même temps l'entrepreneur de cette voie ferrée, entend pousser activement les travaux pour terminer ce chemin de fer dans un délai aussi rapproché que possible.

(*Vide* les remarques que j'ai faites à ce sujet dans l'Etat No 1 qui précède).

QUÉBEC-CENTRAL.

Dans mon rapport de l'an dernier — (*Vide* rapport général du département pour 1893, pages 38 et 39,)—je constatais que cette Cie avait fait et signé avec le Gouvernement, le 5 de septembre 1893, un contrat et devis, en conformité de l'acte 56 Vict., chap. 4, clauses 2 et 3, pour assurer la construction de l'extension projetée de ce chemin de fer, depuis un point de jonction avec la ligne principale à, ou près de

la station de Tring, entre cette station et celle de St-Frédéric, et jusqu'à un point sis à, ou près du Lac Mégantic, sur un parcours de 59.³⁵/₁₀₀ milles, et comportant l'obligation par le Gouvernement de payer à cette Cie un total de subventions exigibles et applicables à cette extension, savoir :—

1o Subventions en argent :—.....	\$219,287.35
2o Subvention en terres—(1ers 35cts) :—.....	40,950.00
Total :—.....	\$260,237.35

Et ce, à mesure que les travaux auraient été complétés, par sections de 10 milles, ou plus, à la satisfaction de l'Ingénieur du Gouvernement, suivant les conditions de ces contrat et devis.—(*Vide* : 37 et 38 Vict., chaps 2, clauses 1, 40 Vict., chap. 3, clause 4, 52 Vict., chap. 86, clause 1, et 54 Vict., chap. 48, clause 4).

A la demande de M. Grundy, le gérant général de ce chemin de fer, et de MM. Holt et Lukes, les entrepreneurs en charge de la construction de l'extension de cette voie ferrée au Lac Mégantic, vous avez donné instruction à M. L. A. Vallée, l'Ingénieur du Gouvernement, de faire une inspection des premiers 20 milles que ces entrepreneurs venaient de compléter entre les stations de St-Frédéric et Tring et l'extrémité du 20e mille, dans la direction—ouest sur cet embranchement.

A la suite de l'examen fait par M. Vallée sur les lieux, il vous a fait rapport, le 25 septembre dernier—(1894)—que tous les matériaux employés étaient de première qualité, et que tous les ouvrages avaient été exécutés suivant les règles de l'art, y compris deux ponts sur les rivières "Le Bras," avec superstructures métalliques dites "Dock lattice girder and plate girder," placées sur des maçonneries massives, aussi des rails d'acier, du poids de 60 lbs par verge linéaire, posés sur tout le parcours, le ballastage mis en place avec du gravier de bonne qualité, des gares combinées pour les voyageurs et marchandises, ainsi que des remises pour les outils construites à St-Frédéric, St-Victor et St-Ephrem de Tring, de même que des voies d'évitement, de 1,000 pieds de longueur, à chacune de ces gares, un réservoir à l'eau, d'une capacité de 15,000 gallons, à la station de St-Ephrem ; M. Vallée concluant par dire que tous les travaux exécutés sur ces premiers vingt milles étaient très satisfaisants, et que la voie sur ce parcours était dans un très bon état d'exploitation, la Compagnie intéressée et les entrepreneurs n'ayant rien épargné pour en faire un chemin de première classe, sauf que la ligne télégraphique, avec les appareils requis à chaque station, n'étaient pas encore posés ; mais les entrepreneurs devaient les poser sous peu.

L'Ingénieur du Gouvernement constatait aussi dans son rapport que les travaux au-delà des premiers 20 milles étaient poussés avec activité par les entrepreneurs, et que, d'après les informations qui lui étaient parvenues, il y avait 1500 hommes à l'ouvrage, que les remblais étaient en partie complétés, la voie posée jusqu'au 32¹/₂ mille, et les clôtures faites jusqu'au delà du 27e mille, dans la direction du terminus proposé à un point sis au, ou près du Lac Mégantic, où cet embranchement doit se raccorder avec la ligne courte du Pacifique-Canadien.

Ce rapport d'inspection si favorable de la part de l'ingénieur du Gouvernement va mettre la compagnie, ou ses représentants, en situation de demander au Trésor le paiement immédiat des proportions de subventions qui ont été réparties sur ces premiers 20 milles complétés, d'après le contrat existant avec le Gouvernement, et qui s'élèvent à un total de \$88,453.15, dont \$74,534.50 de subventions en argent, et \$13,918.65 de subventions en terres,—converties à 35 cts l'acre.

Un arrêté en Conseil sera aussi bientôt pris à l'effet d'autoriser la compagnie, sur la recommandation du Comité des chemins de fer du Conseil Exécutif, à faire l'ouverture immédiate de ces premiers 20 milles au trafic régulier pour le transport des voyageurs et marchandises. Et, comme les entrepreneurs mettent tout en œuvre pour achever leurs travaux sur cette extension, en vue de la compléter jusqu'au Lac Mégantic, suivant les conditions du contrat existant, le ou avant le 30 de décembre prochain,—(1894),—il y a lieu de s'attendre que cette extension de la ligne principale sera alors en assez bon état pour que la Cie puisse l'exploiter et y faire circuler des convois réguliers sur toute son étendue ; ce qui va permettre à la population assez dense qui habite cette riche région de profiter bientôt des avantages d'une voie de communication rapide, destinée à ouvrir de faciles débouchés pour l'écoulement des nombreux produits agricoles et industriels de cette partie du pays.

En ce qui regarde l'extension projetée de l'embranchement de St-François à St-George de la Beauce, sur un parcours d'environ huit milles, comme la Cie du Québec-Central s'était engagée envers le Gouvernement, par les ordres en Conseil passés, sous le No 149, le 12 Mars 1891, et No 180, le 21 Mars de la même année, à compléter cette extension dans un délai n'excédant pas le 1er de Juillet dernier,—(1894),—et qu'elle n'avait pas encore, à cette dernière date, exécuté aucuns travaux en vue de l'achèvement de cet embranchement en temps utile, la conséquence a été que la subvention de \$47,500, 0/10 qui avait été votée et affectée à la construction de cette extension par les actes 52 Vict., chap. 86, clause 1, et 54 Vict., chapitres 1er et 88, cédula B. et clause 4, est devenue périmée de plein droit, en conformité de l'ordre en Conseil No 31, en date du 19 de janvier 1893, vu que la compagnie intéressée a laissé dépasser le délai qui avait été prolongé jusqu'au 1er juillet dernier—(1894),—pour achever cette extension. La compagnie n'en demeure pas moins strictement tenue, en vertu de ce dernier ordre en Conseil, et aux termes de l'arrêté pris, sous le No 283, le 5 juin 1893, dans le but de sauvegarder les intérêts des localités concernées jusqu'à St-George de la Beauce, en conformité de la clause 4 du dit acte 54 Vict., chap. 88, d'assurer une exploitation plus régulière et plus satisfaisante sur cet embranchement, depuis la jonction avec la ligne principale à St-Joseph jusqu'à St-François de la Beauce ; avec l'entente que, si la Compagnie négligeait en aucun temps de tenir cet Embranchement en bon état de réparation comme un chemin de fer de la même classe que la ligne principale, et cessait d'y maintenir des trains réguliers de voyageurs, qui devront faire raccordement,—chaque jour,—aller et retour,—avec les trains réguliers circulant entre Harlaka et Sherbrooke, et, plus tard, jusqu'au Lac Mégantic, en correspondance avec la ligne courte du Pacifique-Canadien, ainsi que des trains directs,—tous les jours,—pour le transport des marchandises entre St-Fran-

çois et Lévis, et *vice versa*, cette compagnie, ou ses successeurs,—(sauf dans les cas de la visite de Dieu, ou de force majeure, ou de circonstances incontrôlables,)—serait passible d'une pénalité envers le Gouvernement d'une somme de \$100 par chaque jour qu'elle négligerait de tenir cet embranchement en bon état de réparation et de l'exploiter régulièrement, suivant les rapports et recommandations de l'ingénieur du Gouvernement dans ce sens, en conformité des engagements que la compagnie, avec l'approbation de ses directeurs et actionnaires, avait et a contractés vis-à-vis du Gouvernement d'après les ordres en Conseil que je viens de citer.

—(Vide mes remarques dans l'Etat No 1, qui précède, relativement à ce chemin de fer.)—

QUÉBEC ET LAC ST-JEAN.

A la suite du dernier rapport d'inspection que M. L. A. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, vous a soumis le 27 de novembre dernier, et dans lequel il constatait que tous les travaux et constructions nécessaires avaient été complétés d'une manière satisfaisante sur l'extension de ce chemin de fer, comprise entre la rivière Métabetchouan et la ville de Chicoutimi, sur un parcours de 46 milles, et que la voie sur cette distance était en bon état d'exploitation, M. Scott, le secrétaire et gérant de la compagnie, s'est adressé à ce département pour demander que l'ingénieur du Gouvernement vînt faire un nouveau mesurage de toute la ligne construite entre la jonction de Chambord et la ville de Chicoutimi, en prétendant qu'il y avait une différence en plus de 41,100^e mille d'effectivement complétée entre ces deux points; ce qui donnait droit à la compagnie de réclamer du Trésor un surplus sur les subventions afférentes à cet embranchement de \$4,256.41 pour cette distance additionnelle de chemin ainsi construite.

Ayant reçu de vous instruction de faire une vérification sur les lieux mêmes de cet excédant de longueur complétée, M. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, vous a fait rapport, le 6 de juillet dernier—(1894)—qu'après avoir minutieusement mesuré sur place la distance réelle en milles de cet embranchement,—telle que construite entre la jonction de Chambord et le terminus de la voie à Chicoutimi,—il a trouvé que la longueur exacte terminée entre ces deux points était de 51.217 milles, au lieu des 51.28 milles que la compagnie prétendait avoir ainsi complétés sur ce parcours, ou 46.347 milles, au lieu des 46.41 de distance complétée entre la rivière Métabetchouan et la ville de Chicoutimi; ce qui faisait une différence en moins de 0.63 mille sur le 0.41 mille en plus pour lequel la compagnie réclamaient ainsi du Gouvernement un surplus de subventions.

Cet excédant de 0.347 mille de réellement construit entre la rivière Métabetchouan et le terminus actuel dans la ville de Chicoutimi, donnerait droit à la compagnie de recevoir du Trésor, pour cette longueur additionnelle complétée entre ces deux points, une proportion de subventions s'élevant à un total de \$3,602.38, au lieu des \$4,256.41 que la compagnie réclamaient ainsi du Gouvernement.

Ces \$3,602.38 se composent :—

1o Proportion sur les subventions en argent :—.....	\$2,668.43
2o Proportion sur les subventions en terres—(1ers 35cts) :—	993.95

Total :—..... \$3,602.38

y compris le montant du reploiement qui revient à la compagnie sur cette longueur additionnelle de 0.347 mille complétée, en vertu de l'acte 55-56 Vict., chap. 66, sur le pied de \$2,690 en argent par mille, et de 2690 acres—équivalant à \$941.50 par mille, sur conversion à 35cts l'acre.

(Vide à l'Etat No 1, qui précède, mes observations au sujet de ce chemin de fer).

QUÉBEC, MONTMORENCY ET CHARLEVOIX.

Les subventions encore existantes sur ce chemin de fer, en vertu des actes 45 Vict., chap. 23, clause 1, par. m, 51-52 Vict., 91, clause 6, par. g, et 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. s, sont les suivantes :—

1o Pour terminer la troisième section de 10 milles s'étendant depuis l'extrémité des premiers 20 milles déjà construits et exploités entre la station de Hedleyville, sur la Rive Nord de la rivière St-Charles, près de Québec, et Ste-Anne de Beaupré, jusqu'à un point sis au-delà de la grande rivière de Ste-Anne, au pied du Cap Tourmente, dans la paroisse de St-Joachim, savoir :—

1o Subvention en argent :—	\$40,000.00
2o Subvention en terres—(1ers 35 cts) :—.....	14,000.00

Total :—..... \$54,000.00

Vu que les travaux sur cette troisième section étaient déjà commencés, et même fort avancés, avant la mise en force de la législation de 1893 relative aux chemins de fer subventionnés en cette Province, la compagnie n'a pas été dans l'obligation de passer les contrat et devis requis par l'acte 56 Vict., chap. 4, clauses 2 et 3, dont les dispositions ne s'appliquent pas à cette section-là.

A l'heure qu'il est les ouvrages de construction sur cette troisième section sont à peu près tous complétés jusqu'au pied du Cap Tourmente, y compris un pont considérable, avec superstructure métallique posée sur une maçonnerie massive, en travers de la Grande Rivière Ste-Anne, dans la paroisse de St-Joachim.

Aussi, y a-t-il lieu de s'attendre à ce que le président de la compagnie vous fasse bientôt demande d'envoyer l'ingénieur du Gouvernement inspecter cette troisième section pour constater l'étendue et la valeur des travaux et constructions qui y ont été exécutés ; et si le rapport de l'ingénieur établit que la voie est dans un bon état d'exploitation, la compagnie sera en droit de réclamer du Trésor le paiement des \$54,000.00 ci-haut entrées comme étant le montant des subventions

afférentes à cette troisième section lors de son achèvement à la satisfaction de l'ingénieur du Gouvernement, qui, dans ce cas, ne pourra manquer d'en recommander au Comité des Chemins de fer l'ouverture au trafic régulier pour le transport des voyageurs et marchandises, avec la sanction de S. H. le Lieutenant-Gouverneur en Conseil.

L'achèvement de ces trois sections formera un trajet continu de trente milles construits et en bon état de fonctionnement entre la station de Hedleyville et le pied du Cap Tourmente, et donnera une plus forte impulsion au trafic déjà considérable qui se développe sur cette ligne favorisée par une affluence grossissante de pèlerins et de touristes.

Et 2o Pour continuer et terminer l'extension de ce chemin de fer depuis l'extrémité des premiers 30 milles déjà construits jusqu'au pied du Cap Tourmente, en allant dans la direction-est vers un point sis à $\frac{1}{2}$ mille à l'est du quai des bateaux de la Cie du St-Laurent et Saguenay, dans le, ou près du village de La Malbaie, sur une distance de 56 milles, et au-delà jusqu'au terminus qui sera définitivement fixé dans cette localité, savoir :—

1o Subventions en argent, s'élevant à.....	\$224,000.00
2o Subventions en terres—(1ers 35 cts)—se montant à	78,400.00
Total.....	\$302,400.00

J'ai déjà fait allusion à ce chemin de fer dans l'Etat No 1, qui précède, en vous faisant observer que le président de cette compagnie, M. H. J. Beemer, qui est en même temps l'entrepreneur en charge des travaux, n'avait pas encore signé les contrat et devis requis par l'acte 56 Vict., chap. 4, clauses 2 et 3, pour assurer le prochain achèvement de l'extension de cette ligne jusqu'à son terminus proposé à la Malbaie.

M. Beemer s'est cependant conformé à la loi de 1893,—(56 Vict., chap. 4, clauses 2 et 3,)—en déposant dans ce Département les plans, profils et devis estimatif requis en vue du contrat à être signé avec le Gouvernement pour effectuer la construction de cette extension sur un parcours de 56 milles, en vous prévenant qu'il avait l'intention de déposer des plans, profils et devis additionnels pour une longueur supplémentaire de 4 milles s'étendant au-delà des 56 milles, de manière à fixer le terminus définitif de cette ligne jusqu'à l'extrémité des 60 milles subventionnés à partir du pied du Cap Tourmente à aller jusqu'à la Malbaie, afin de bénéficier des \$16,000 et des \$5,600 qui ont été déclarées périmées par l'acte 57 Vict., chap. 5, clause 4, sur les subventions en argent et en terres—(1ers 35cts)—mentionnées ci-haut, et desquelles proportions de subventions,—devenues caduques par suite du défaut de dépôt de ces plans supplémentaires,—M. Beemer revendique l'emploi pour les fins de l'achèvement de cette extension.

(Vide à l'Etat No 1, qui précède, mes notes relatives à ce chemin de fer).

Grand total des subventions non-périmées, en argent et en terres,—converties en argent, à 35 cts l'acre,—qui sont disponibles sur ce chemin de fer au 1er octobre 1894 :—\$356,400.00.

LOTBINIÈRE ET MÉGANTIC.

M. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, doit faire le 2 octobre courant, à la demande de M. James King, le président de cette compagnie, l'inspection de la deuxième section à peu près complétée de ce chemin de fer, s'étendant depuis l'extrémité-nord des 11.09 milles déjà construits entre la station à Lyster,—point de jonction avec la ligne du Grand-Tronc,—et le 11e mille, jusqu'au village de Ste-Philomène, dans le comté de Lotbinière, sur un parcours additionnel d'environ 12 milles : faisant une longueur totale construite d'environ 23 milles entre la station de Lyster et le village de Ste-Philomène.

D'après les informations qui ont été transmises à M. l'ingénieur Vallée, il paraît que les travaux et constructions, qui ont été faits jusqu'à présent sur ces 12 milles additionnels, ont été exécutés d'une manière satisfaisante, mais qu'il resterait encore des ouvrages à parfaire sur cette deuxième section pour une valeur totale de \$2,754.00, y compris la pose d'une ligne télégraphique, d'une plaque-tournante et d'une voie d'évitement, et l'érection d'une gare à Ste-Philomène, pour répondre aux besoins du trafic sur cette ligne et la mettre en bon état d'exploitation.

Quand la Cie,—qui s'y est engagée par l'intermédiaire de son président,—aura complété ces ouvrages et constructions supplémentaires,—ce qui ne peut tarder beaucoup,—elle sera en droit de réclamer du Trésor, à-même la subvention de 10,000 acres par mille,—convertis en argent, à 35cts l'acre,—qui a été accordée à ce chemin de fer par l'acte 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. d.d., pour une longueur de 25 milles entre un point sis à, ou près de l'Eglise de la paroisse de St-Jean Deschaillons, dans le comté de Lotbinière, et un point sis à, ou près de "Glen Lloyd," dans le comté de Mégantic, une proportion de \$41,723.50, moins la somme de \$1,894.08 que la Cie devra rembourser au Trésor sur la balance des \$2,043.25 demeurée due sur les \$2 875 d'avances qu'elle en avait reçues pour fins d'exploration sur sa ligne. Il ne restera alors payable à la Cie qu'une balance de \$39,829.42 sur la deuxième section de près de 12 milles ainsi en dernier lieu construite sur sa ligne.

A ces \$39,829.42 il faut ajouter les \$6,961.50 que la Cie aura le droit de recevoir du Trésor pour la proportion de sa subvention qui lui sera échue lorsqu'elle aura complété, dans le cours du printemps de 1895, les deux milles, environ, de chemin qu'il lui faudra encore construire pour achever les 25 milles de longueur de sa ligne subventionnée, au-delà des 23 milles,—déjà à peu près terminés,—en poussant ses travaux au-delà du village de Ste-Philomène, dans la direction de St-Jean Deschaillons : moins la somme de \$149.17 qui restera à rembourser au Trésor sur les avances ainsi faites à la Cie pour fins d'exploration. Différence à recevoir en plus par la Cie :—\$6,812.33.

De sorte que la compagnie pourra réclamer du Trésor un total de \$46,641.75 pour les balances disponibles sur sa subvention, lorsqu'elle aura complété, à la satisfaction de l'ingénieur du Gouvernement, les 14 milles,—y compris les derniers deux milles environ,—qui lui restent à terminer pour achever les 25 milles de sa ligne subventionnée.

Cette voie ferrée,—une fois terminée et livrée à la libre circulation des convois réguliers, avec l'autorisation du comité des chemins de fer du Conseil Exécutif et la sanction de Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur en Conseil,—ouvrira une communication facile entre Lyster et Lotbinière, et sera d'un avantage considérable pour le transport des produits de cette région; et le commerce—déjà très florissant—du foin, de l'avoine et des autres grains, ainsi que des céréales, ne manquera pas de prendre, dans un avenir prochain, une extension plus grande encore.

L'intention de la compagnie est d'étendre sa ligne à dix milles au-delà de la station de Lyster, jusqu'à "Glen Lloyd," dans Inverness, où elle se reliera au chemin de fer projeté du "Quebec and Boston Air Line," et de continuer bientôt sa voie au-delà des 25 milles,—déjà subventionnés et en grande partie complétés,—jusqu'au village de St-Jean Deschaillons; ce qui formera un parcours additionnel de quinze milles pour lesquels le Gouvernement de Québec a été prié d'accorder une subvention au moins égale à celle que la compagnie a déjà obtenue pour les premières sections de son chemin de fer, afin de la mettre en mesure de prolonger sa voie jusqu'à "Glen Lloyd," au sud, et jusqu'à St-Jean Deschaillons, au nord, et de construire un quai d'embarquement à ce dernier endroit pour mettre ce chemin de fer en correspondance avec une ligne régulière de bateaux à vapeur, destinée à desservir ces localités et à leur ouvrir un débouché rémunérateur sur le marché de Québec et dans les autres centres de commerce.

Par le fait que cette Cie avait commencé ses travaux, et avait déjà fourni sur place une partie des matériaux requis pour la construction de sa ligne subventionnée avant la mise en force de la législation de 1893, elle n'a pas été dans l'obligation de signer les contrat et devis dont mention est faite dans l'acte 56 Vict., chap. 4, clauses 2 et 3.—(Vide à l'Etat No 1, qui précède, ce que j'ai déjà dit au sujet de ce chemin de fer.)

COLONISATION DE MONTFORT.

Approbation a été faite, par Ordre en Conseil passé, sous le No 374, le 19 juillet 1894, des plans, profils et estimés détaillés que cette Cie avait déposés dans ce Département, en conformité des clauses 2 et 3 de l'acte 56 Vict., chap., 4, pour la construction de la deuxième section—(11 milles)—restant à compléter sur sa ligne subventionnée, depuis l'extrémité des dix premiers milles déjà terminés et en exploitation à partir de son point de jonction avec le chemin de fer le Montréal et Occidental, à deux milles de la station de St-Sauveur, ou Piedmont, jusqu'à l'extrémité du 21e mille, dans la direction de Montfort, dans le canton de Wentworth. Par ce même arrêté en Conseil ratification a été aussi faite de la répartition établie par M. Vallée, l'ingénieur du Gouvernement, des \$37,675.00 de balance à échoir sur ces 11 milles à même la subvention de 10,000 acres par mille,—depuis convertis en argent, à 35 cts l'acre,—qui a été accordée, par l'acte 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. g.g., pour aider à la construction de ce chemin de fer sur une longueur de 21 milles.

Sous l'autorité de ce même Ordre en Conseil vous avez signé avec la Cie. le 31

de juillet dernier—(1894,)—les contrat et devis prescrits par l'acte 56 Vict., chap. 4, clause 3, en vue d'assurer l'achèvement de ces onze milles le ou avant le 1er de juin 1895.

Je suis informé que la compagnie pousse activement ses travaux sur cette deuxième et dernière section de sa ligne subventionnée, dans l'intention de les compléter avant la fin de l'année courante, en novembre prochain, sinon à une date plus rapprochée, de manière à pouvoir recevoir du Trésor la balance de subvention,—ci-haut entrée,—qui lui reviendra alors sur cette deuxième section.

Quand ces 21 milles seront entièrement terminés ils constitueront le premier chaînon d'une ligne qui se prolongera plus tard, en passant par Montfort, jusqu'à un point sur la rivière Rouge, à travers les cantons de Wentworth, Montcalm, Arundel, Gore, Morin, Howard, Harrington, Ponsonby et Amherst, de manière à favoriser grandement la colonisation dans toute cette région.

(*Vide* à l'Etat No 1, qui précède, mes remarques relativement à ce chemin de fer.)

VALLÉE-EST DU RICHELIEU.

Un contrat et un devis ont été faits et signés entre le Gouvernement et la compagnie, le 5 septembre 1894, pour assurer la construction, dans un délai ne devant pas dépasser le 30 décembre 1894, des deux sections de sa ligne subventionnée, à partir d'Iberville jusqu'à un point de jonction avec le chemin de fer le Canada-Atlantique, sur les bords de la rivière Richelieu, vis-à-vis de Lacolle, dans la seigneurie de Foucault, paroisse de St-Thomas, comté de Missisquoi, sur une distance de 24 milles, moyennant le paiement à la compagnie par le Gouvernement de la subvention de 10,000 acres par mille,—depuis convertis en argent, à 35 cts l'acre,—qui a été accordée à ce chemin de fer, par l'acte 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. *e.e.*, pour aider la compagnie à construire cette longueur de voie, et s'élevant à un total de subvention de \$33,100.00, qui ne sera remis à la compagnie intéressée que suivant les conditions arrêtées dans ces contrat et devis.

D'après les renseignements que je tiens de la bouche même de l'entrepreneur de ce chemin de fer, M. C. D. Maze, de Montreal, des travaux de nivellement et de terrassement ont été exécutés sur le tracé que doit suivre cette voie ferrée à Lacolle et à Henryville. La valeur de ces ouvrages préliminaires,—jointe au prix d'acquisition du droit de passage sur le parcours de cette partie de la ligne, et aux dépenses faites pour les explorations et arpentages en vue de la localisation de ce chemin de fer, et pour l'achat d'un nombre considérable de traverses et d'autres matériaux déjà rendus sur les lieux,—s'élève à plus de \$30,000 qui ont été employées dans la construction de ce chemin de fer. L'intention des promoteurs de cette entreprise est de hâter l'exécution des travaux nécessaires pour compléter cette voie ferrée dans le plus bref délai possible, dans la perspective d'effectuer le raccordement proposé avec la ligne des Comtés-Unis, à Iberville, et avec celles du Canada-Atlantique, à Lacolle, et d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, jusqu'à la Baie Georgienne, sur le Lac Huron.

La construction de ce chemin de fer est devenue d'une nécessité absolue pour les paroisses du sud et de l'ouest du comté d'Iberville, et aussi pour la partie sud-ouest du comté de Missisquoi, vu leur éloignement des centres de commerce et des voies de communications rapides pouvant faciliter le transport avantageux des produits de cette vaste région.

COMTÉS-UNIS.

Les deux premières sections de ce chemin de fer, s'étendant entre St-Hyacinthe et Ste-Angèle sur un parcours de 19.30 milles, et entre Ste-Angèle et Iberville, sur une distance de 9.11 milles, ont été complétées par cette compagnie en 1892 et 1893, et elle a alors reçu du Trésor, en vertu de la loi, ou du contrat ci-après mentionné, à la suite d'ordres en conseil passés à cet effet, les proportions auxquelles elle avait droit sur ces deux sections pour la longueur totale de 27.37 milles marquée sur les plans et profils en premier lieu déposés dans ce département, à—même les subventions de 10,000 acres par mille,—depuis converties en argent, à 35 cents l'acre,—qui ont été accordées par les actes 51-52 Vict., chap. 91, clause 6, et 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. c., pour une distance totale de 60 milles, moins, cependant, la somme \$2,900 qui a été retenue dans le Trésor pour garantie :—

1o Du paiement de réclamations privilégiées produites dans ce département, suivant l'acte 56 Vict., chap. 36, et d'après la cédule B. annexée à ce statut, pour un montant d'environ \$1,400, en capitaux, intérêts et frais accrus et à accroître ; lesquelles réclamations ont été contestées par la compagnie devant les tribunaux où les procédures sont encore pendantes, jusqu'à adjudication finale en justice, ou règlement à l'amiable entre les parties intéressées ; et—

2o De l'achèvement de la section construite entre Ste-Angèle et Iberville, sur une distance de 9.11 milles ; sur laquelle section l'ingénieur du Gouvernement a constaté, dans son rapport, en date du 29 décembre dernier,—(1894),—qu'il y avait des traverses défectueuses à remplacer pour une valeur de \$1500.00.

D'après ce que j'ai appris récemment de M. C. D. Maze, le président de la compagnie, et en même temps l'entrepreneur en charge des travaux de construction sur cette ligne, on a récemment, en grande partie, remplacé ces traverses défectueuses par de nouveaux dormants ayant les dimensions requises ; ce qui permettrait à la compagnie de recevoir du Trésor ces \$1500.00 de retenue dès que l'ingénieur du Gouvernement vous aura fait un rapport favorable à ce sujet.

Les renseignements que j'ai eus de même source me mettent en mesure d'établir que la compagnie, grâce à la diligence apportée dans la poursuite de ses travaux, est au moment de compléter une nouvelle section de 10 milles sur la partie de sa ligne comprise entre St-Hyacinthe et Sorel, et ayant un parcours total d'au-delà 33 milles. Le ballast, ainsi que des rails d'acier ont été posés sur une distance de 8 à 9 milles, de même que des sémaphores à la traverse à niveau du chemin de fer le Grand-Tronc, à St-Hyacinthe. Une grande quantité d'ouvrages a été faite même au-delà de ces dix

milles, et les déblais et remblais ont été achevés jusque près de St-Robert, sur une longueur de 25 milles à partir de St-Hyacinthe ; la maçonnerie pour le pont en construction sur la rivière " Sarvail ", à St-Jude, étant en bonne voie d'achèvement. La superstructure métallique est déjà livrée et rendue à St-Hyacinthe, de même qu'une très grande quantité de rails, de traverses et de bois pour l'érection des ponts et ponceaux. Si bien que la valeur des travaux exécutés au-delà de ces 10 milles excéderait de beaucoup le coût approximatif des ouvrages qu'il y aurait à terminer.

D'après les contrat et devis qui ont été faits et signés entre le Gouvernement et la Cie, le 21 de Septembre 1893, pour assurer la construction de la section,—maintenant terminée,—entre Ste Angèle et Iberville, sur un parcours de 8.73 milles, et entre St-Hyacinthe et Sorel, sur une distance de 32.63 milles :—(formant une longueur totale de 41.36 milles,)—la Cie aura bientôt le droit de réclamer du Trésor la somme de \$31,553.50 qui est la proportion qu'elle sera, aux termes de ce contrat, autorisée à recevoir du Trésor, à-même les subventions ci-haut établies, pour cette section additionnelle, lorsqu'elle sera terminée à la satisfaction de l'ingénieur du Gouvernement.

Suivant ce même contrat et les proportions qui y sont établies, il reviendra à la Cie une balance totale de subventions de \$83,263.95, quand elle aura complété, sur rapports favorables de l'ingénieur du Gouvernement, les autres sections à construire entre l'extrémité de ces premiers dix milles à peu près terminés, entre St-Hyacinthe et Sorel, sur un parcours additionnel d'environ 23 milles.

Les trois sommes ci-haut entrées forment une balance totale de subventions de \$117,717.45 auquel cette Cie pourra prétendre lorsqu'elle se sera conformée aux conditions portées dans les ordres en Conseil en vigueur et dans les contrat et devis existant entre elle et le Gouvernement.

M. Maze m'a donné à entendre que c'est l'intention de la Cie d'arrêter la construction de cette ligne à St-Robert, à une distance d'environ 31 milles de St-Hyacinthe, à un point d'intersection avec le chemin de fer du Sud-Est,—(jusqu'à dernièrement exploité par la Cie du Pacifique-Canadien,)—en vue d'utiliser la partie de la voie ferrée déjà construite entre St-Robert et la ville de Sorel, sur un parcours d'environ 6 milles entre ces deux points, et de tirer avantage des facilités terminales qui existent déjà à Sorel.

Ce chemin de fer,—qui traverse une des plus belles et des plus fertiles régions du pays,—répondra à toutes les aspirations, comme aux besoins de la forte population établie dans toutes ces riches paroisses, quand la voie en construction de la Vallée-Est du Richelieu sera terminée jusqu'à Iberville, et reliée là à celle des Comtés Unis,—ce qui se réalisera bientôt,—pour ne faire qu'une ligne continue entre Sorel, St-Hyacinthe et Lacolle, en passant à travers les comtés du centre de la Province, en correspondance directe avec les chemins de fer du Pacifique, du Grand-Tronc, du Vermont-Central et du Canada-Atlantique, et, par la voie de l' " Ottawa, Arnprior et Parry Sound Ry.," jusqu'à la Baie Georgienne, sur le Lac Huron.

(Vide à l'Etat No 1, qui précède, les détails relatifs au paiement fait par le

Trésor à cette compagnie, ou ses représentants, d'une proportion sur les subventions à elle afférentes sur la section à peu près terminée entre Ste-Angèle et Iberville, sur un parcours de 8.73 milles.)

Toutes les subventions,—qui sont plus haut entrées dans cet Etat No 2,—forment réunies le grand total de \$1,854,096.58 que j'ai indiqué dans la première partie de ce rapport général, comme représentant le chiffre entier des subventions en argent et en terres—(liers 35 cts),—restant disponibles et qui ne sont pas considérées périmées au 1er d'octobre courant—(1894),—ainsi que de toutes les obligations existantes à cette date-là, et auxquelles le Gouvernement peut être appelé à faire honneur en conformité des lois et contrats en vigueur relativement aux chemins de fer subventionnés—déjà terminés ou en voie de construction en cette Province.

Sur ce grand total il y aurait lieu de déduire les \$148,171.20 d'avances que la compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean a reçues du Trésor, dès l'année 1874, et depuis, en vertu des actes 47 Vict., chap. 70, clause 3, et 49-50 Vict., chap. 77, clause 1, pour l'aider à construire les premiers 170 milles de sa ligne principale entre un point sis à l'intersection de sa voie originaire avec celle du Pacifique, à L'Ancienne Lorette, à environ quatre milles de la cité de Québec, et un point sis dans la paroisse de la Pointe-aux-Trembles, dans le voisinage de la jonction à Chambord ; lesquelles avances cette compagnie s'est engagée à rembourser au Gouvernement, avec intérêt à 50/o et 60/o pour cent, payable semi-annuellement, suivant les termes et conditions arrêtés dans les actes de conventions qui ont été faits et signés devant M. Cyrille Tessier, notaire, entre les parties intéressées à ce sujet.

Les intérêts accrus sur ces avances ont été payés régulièrement au Trésor par la compagnie à venir au 1er juillet dernier, inclusivement.

La déduction de ces avances, ainsi remboursables au Trésor, réduirait le grand total ci-dessus des obligations de la Province au 1er octobre courant au chiffre de \$1,705,925.38.

Quant aux deuxièmes 35 cts des subventions en terres, qui ont été converties en argent à 70 cts l'acre, ils ne pourront être réclamés par les compagnies intéressées, sous l'autorité et en conformité des actes 45 Vict., chap. 23, et 49-50 Vict., chapitres 76 et 77, et des autres statuts s'y rattachant, sur leur ligne respective déjà construite, ou en voie d'être complétée, que lorsque les terres, qui auraient pu leur être assignées, et auxquelles elles ont pu, ou pourraient prétendre, d'après ces mêmes lois, auront été vendues et payées conformément aux règles et règlements en vigueur dans le Département des Terres de la Couronne, et sous les conditions qui ont pu, ou pourront être déterminées par S. H. le Lieutenant-Gouverneur en Conseil pour assurer la construction et la mise en bon état d'exploitation permanente des chemins de fer auxquels ces subventions en terres s'appliquent.

Si l'on déduit sur l'ensemble de ces deuxièmes 35 cts les subventions en terres,—ainsi converties,—qui ont été déclarées périmées, en totalité ou en partie, ou qui sont

devenues caduques, en tout ou partie, soit par laps de temps, ou par une longueur construite moindre que la ligne subventionnée, ou par suite du défaut d'accomplissement en temps utile des conditions imposées par les statuts et les ordres en conseil en vigueur, il restera encore un total d'environ \$4,398,706.00 représentant la balance totale des deuxièmes 35 cts qui pourra échoir aux compagnies y ayant droit, dans les proportions et suivant les conditions que j'ai définies plus haut.

Quel sera le meilleur mode à adopter pour dégrever le budget de la Province de l'obligation éventuelle de payer ce total de deuxièmes 35 centins dans les conditions les plus favorables aux parties en cause ?

Il appartiendra au Gouvernement actuel, lorsque l'état des finances le permettra, de soumettre un projet de loi à l'Assemblée Législative dans le but d'effectuer la commutation, ou le rachat de ces deuxièmes 35 cents par le paiement, en une somme fixe en argent, de la proportion à laquelle chaque compagnie intéressée peut, ou pourra avoir droit sur son chemin de fer construit et mis en bon état d'exploitation permanente, suivant les prescriptions des lois en vigueur à cet égard.

EXTENSION DE DÉLAI DEMANDÉE POUR COMPLÉTER LES TRAVAUX SUR CERTAINS CHEMINS DE FER.

Je ne crois pas me tromper en affirmant ici que c'est l'intention de plusieurs, sinon de toutes les compagnies qui sont en voie de construire et d'achever leur ligne respective, de pétitionner le Gouvernement pour obtenir, par le moyen d'une législation spéciale à être adoptée à la prochaine session du Parlement de Québec, une extension de temps suffisante, à compter du 1er de juin 1895—qui est la limite extrême du délai qui leur a été accordé par l'acte 54 Vict., chap. 88, clause 8,—pour les mettre en mesure d'achever leurs travaux en saison favorable et de mener leur entreprise à bonne fin. Ces compagnies, et, en particulier, celle du Québec-Central, de Jonction de Pontiac au Pacifique, d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau, de Lotbinière et Mégantic, de Québec et du Lac St-Jean, de la Vallée—Est du Richelieu, des Comtés-Unis, du Grand-Nord, des Basses-Laurentides, de la Baie des Chaleurs, de Colonisation du lac Témiscamingue, de la Montagne d'Orford et de la rive Sud du St-Laurent,—(section du Grand Oriental),—invoquent à l'appui de leur demande d'extension de délai la dépression qui s'est fait sentir dans l'exploitation des chemins de fer aux Etats-Unis et en Canada, et sur les marchés financiers Européens, et, partant, la difficulté, sinon l'impossibilité de se procurer les ressources nécessaires pour assurer la construction de leurs voies ferrées ;—ce qui a forcément retardé la poursuite des travaux et empêchera leur achèvement sur la plupart de ces chemins de fer dans un aussi court délai que celui fixé par la loi actuelle.

Le Gouvernement se rendra, sans doute, à d'aussi fortes représentations, et ne manquera pas d'accorder l'extension de temps demandée, surtout aux Compagnies qui ont montré une bonne foi évidente et se sont mises sérieusement à l'œuvre en vue de se conformer aux dispositions de la législation de 1893:—(56 Vict., chap. 4, en ce

qui regarde la construction des chemins de fer subventionnés en cette Province),— et de mener leur entreprise à bon terme pour l'avantage de tout le public intéressé.

Je ferai suivre ces remarques d'un Etat détaillé des dépenses faites par ce Département depuis le 1er de novembre 1893 jusqu'au 1er d'octobre courant—(1894,)—et qui doivent être imputées au compte des frais de construction du ci-devant Chemin de fer Provincial.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC, MONTRÉAL, OTTAWA ET OCCIDENTAL.

Etat des paiements faits par le Trésor, sur certificats émis par le Département des Travaux Publics, à la réquisition du Bureau des Chemins de fer, à-même les crédits législatifs votés par les actes 56 et 57 Vict., chapitres liers, Cédules B, articles 169 et 168, pour les années financières expirant les 30 de juin 1893 et 1894, respectivement, et qui sont imputables à la construction du chemin de fer de Q. M. O. et O., et ce, depuis le lier Novembre 1893 jusqu'au lier Octobre 1894.

DATES.	A QUI PAYE.	NATURE DES PAIEMENTS.	Montants payés.
1893			\$ c.
Novembre 6...	Payé à F. X. Gosselin, N. P., Québec	Son compte d'honoraires et déboursés <i>In Re</i> :—expropriation de certains terrains appartenant aux Héritiers de Jean et Henriette Tourangeau à St-Sauveur et en la banlieue de Québec..	200 00
Novembre 22...	Payé à l'Honorable H. G. Malhiot, Aylmer	Son compte d'honoraires et déboursés comme conseil de la Couronne <i>In Re</i> :—L'Honorable T. McGreevy <i>vs Regina</i> , devant la cour Suprême	362 45
1894			
Février 17....	Payé à Dame Catherine Robertson, veuve du Révérend David Gibb, & al., de la Ville de la Côte St-Antoine, Montréal	Pour prix de terrains expropriés à Aylmer, en capital et intérêts.	764 14
" 26....	Payé à L. Stafford, avocat, Québec.	Son compte pour honoraires comme l'aviseur de la Couronne <i>In Re</i> :—L. A. Roberge <i>vs Regina</i> , sur pétition de droit, C. S. à Québec.	80 00
Avril 6	Payé à Marler & Fry, Notaires, Montréal.....	Leur compte pour honoraires et déboursés pour réception d'acte de vente et enregistrement <i>In Re</i> :—expropriation ci-dessus mentionnée des terrains de Catherine Gibb & al., à Aylmer...	13 39
Avril 18.....	Payé à E. L. de Bellefeuille, avocat, Montréal.....	Pour avance pour payer frais et déboursés faits et à encourir <i>In Re</i> :—obtention de ratification de titre demandée au nom du Gouvernement par la Cie du Pacifique de lots de terre sis dans la rue Mignonne, à Montréal, dépendant de ce chemin de fer, et à elle vendus par le Gouvernement le 4 Mars 1882.—(<i>Vide</i> : 45 Vict., chap. 19) ...	50 00
	A reporter		\$ 1469 :

DATES.	A QUI PAYÉ	NATURE DES PAIEMENTS.	Montants payés.
	Report	1469 89
Juin 4.....	Payé à Marler & Fry, Notaires, Montréal.....	Leur compte pour honoraires et déboursés <i>In Re</i> :—réception d'acte de vente au Gouvernement de la propriété Robb, à Montréal,—expropriée.....	16 00
Juin 29.....	Payé à L. J. A. Papineau, Montebello	Es qualités d'exécuteur fiduciaire du testament de sa défunte épouse, Madame Mary E. Westcott, et de procureur fondé de Melle M. L. Westcott Papineau, co-exécutrice fiduciaire de Mme Papineau, pour balance, en capital, du prix d'achat par le Gouvernement de l'Honorable H. G. Joly de la propriété "Bellerive," à Montréal, le 25 avril 1879, devant Mre H. A. A. Brault, N. P., et ensuite vendue par le Gouvernement à la Cie du chemin de fer du Nord le 4 Mars 1882,—(Vide : 45 Vict., chap. 20,)—et maintenant en la possession de la Cie du Pacifique-Canadien ; le délai de 15 ans fixé dans cet acte de vente-là étant expiré le hier de mai 1894, et le paiement de cette balance, en capital, étant fait sous l'autorité de ce même acte et des statuts 45 Vict., chap. 20, et 57 Vict., chap. 4 ; les intérêts accrus sur cette balance, à 7 % par an, ayant été payés directement par le Trésor à M. Papineau, ès-qualités, jusqu'au 20 de juillet 1894	45,000 00
Août 17.....	Payé à Elizabeth Dixon, veuve de Wm Black, St-Jérusalem d'Ar-genteuil	Pour prix d'achat par le Gouvernement, en capital et intérêts, des lots Nos 45 et 46 expropriés dans le comté d'Ar-genteuil	185 13
Août 19.....	Payé à Papineau, Morin, Marin & Fiset, Notaires, Montréal.....	Leur compte pour honoraires et déboursés sur réception et enregistrement de l'acte de quittance donnée au Gouvernement par M. Papineau, ès-qualités, des \$45,000, % à lui payées, comme ci-haut entré.....	23 00
Total payé au hier Octobre 1894 :—.....			\$46,694.02

ÉTATS, RAPPORTS ET STATISTIQUES.

Vous aurez occasion de déposer sur le bureau du Conseil Législatif et de l'Assemblée Législative, durant la prochaine session, en conformité de l'article 5180 des Statuts Refondus de la Province de Québec, de 1888, les rapports, états et statistiques que les compagnies de chemins de fer construits et en exploitation en cette province, sont tenues de transmettre annuellement aux trois branches de la Législature et à votre département, en vertu des articles 5176,—(par.4),—5178 (Cédule A.) et 5179 des dits Statuts Refondus, à l'effet de mettre entre vos mains :—1o deux copies certifiées d'un compte détaillé, attesté sous serment par le président, ou, en son absence, par le vice-président, des deniers reçus et dépensés par toute compagnie dont le chemin de fer a été, en tout ou partie, ouvert au public voyageur, ainsi que d'un état classifié des voyageurs et effets transportés par elle ; 2o deux copies certifiées par le président, ou autre principal officier résidant en cette Province, et par l'officier responsable à l'emploi de la compagnie, du rapport annuel de son capital, que toute compagnie doit préparer jusqu'au 31 décembre de chaque année, d'après la Cédule A. des dits Statuts Refondus, ou suivant la première annexe de l'acte 43-44 Vict., chap. 43 ; et 3o deux copies certifiées du dernier rapport que chaque compagnie est obligée de faire et de vous fournir pour rendre compte des opérations du trafic et des frais d'exploitation de sa ligne à venir au 30 de juin de chaque année, conformément aux dispositions de sa charte ou de l'article 5178 des dits Statuts Refondus, d'après les formules imprimées que vous avez approuvées.

Le plus grand nombre des compagnies, à qui j'adresse annuellement ces formules, se conforment assez régulièrement aux dispositions de la loi en ce qui regarde la transmission à votre département de ces états, rapports et statistiques annuels ; mais il en est quelques-unes qui s'abstiennent d'en faire l'expédition, soit par oubli, ou négligence, soit en excipant du fait que leurs chemins de fer sont aujourd'hui sous le contrôle du Parlement et du Gouvernement Fédéral, en vertu d'actes ou proclamations les rangeant,—comme lignes principales ou embranchements,—au nombre des entreprises créées pour l'avantage général du Canada, bien que ces chemins de fer,—construits dans les limites de cette Province,—l'aient été en bonne partie avec les subventions votées par la Législature de Québec, et qu'ils soient encore tous indistinctement sous le contrôle et l'autorité de S. H. le Lieutenant-Gouverneur en Conseil, du comité des chemins de fer du Conseil Exécutif et du Commissaire des Travaux Publics de cette Province, respectivement, en vertu des actes 43-44 Vict., chap. 3, clause 3, et 49-50 Vict., chapitre 5, clause 3, et chap. 76, clauses 5 et 6, et conformément aux dispositions des Statuts Refondus de Québec, de 1888, et de ses amendements.

E. MOREAU,

Directeur des chemins de fer.

TABLEAU indiquant la longueur des chemins de fer construits, ou en exploitation, ou prêts à être livrés à l'exploitation, dans la Province de Québec, le 1er septembre 1894.

Chemin de fer Intercolonial.

	Milles.	Milles.
De la rivière Ristigouche—(frontière du Nouveau Brunswick)— jusqu'à la jonction de la "Chaudière".....	294.00	
Embranchement de la Rivière-du-Loup.....	4.00	
" de St-Charles	15.00	
" de Rimouski.....	2.00	
	—	315.00

Chemin de fer le Québec-Central.

De la jonction, à Harlaka, avec l'Intercolonial, jusqu'à Sherbrooke..	138.00	
De la jonction de Beauce jusqu'à St-François.....	15.15	
Embranchement de Tring	20.00	
	—	173.15

Chemin de fer International :—

(Maintenant un chaînon de la ligne courte de la compagnie du Pacifique-Canadien.)

De la jonction avec le Grand Tronc, à Lennoxville, jusqu'à la frontière du Maine, E.-U.....	81.25
---	-------

Chemin de fer le Grand-Tronc.

	Milles.
De la frontière du New-Hampshire jusqu'à Montréal	131.00
De Lévis à Richmond.....	95.54
Embranchement d'Arthabaska jusqu'à "Doucet's Landing".....	34.71
De la jonction à St-Lambert jusqu'à "Rouse's Point".....	43.00
Embranchement de Ste-Martine :—de St-Isidore à Hemmingford..	24.15
De Brosseau à Dundee.....	61.50
De Montréal à Lachine	8.00
De Montréal à la frontière d'Ontario.....	44.00
De la jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, au Sault-au-Récollet, jusqu'à Lachine.....	6.50
	— 448.40

Réseau du Vermont-Central.

Chemin de fer du Vermont-Central :—de St-Jean à la frontière du Vermont.....	26.00*
Chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly :—de la jonction avec le Vermont-Central, à deux milles de St-Jean, jusqu'à Waterloo.....	41.00
Chemin de fer Montréal, Portland et Boston :—de St-Lambert à la frontière près de Freligsburgh	54.00
	<hr/>
	121.00
Chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue.....	19.00
Chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix.....	30.00

**Chemin de fer de Boston et Maine,—(Réseau de Lowell,)—
—Division du Passumpsic.—**

Chemin de fer du Massawippi :—de la jonction avec le Grand-Tronc, à Lennoxville, jusqu'à "North Derby," sur la frontière du New-Hampshire	34.75
Embranchement de Stenstead.....	2.00
	<hr/>
	36.75

Chemin de fer Canadien du Pacifique.

De Montréal à Ottawa.....	120.00
De Hull à Aylmer.....	7.50
Embranchement de St-Jérôme	13 50
“ de Buckingham :—depuis la station de Buckingham jusqu'au village de Buckiugham.....	4.10
“ de St-Lin	15.08
“ de St-Eustache.....	8.00
“ de Joliette :—de Lanoraie à St-Félix de Valois...	24.00
“ de Berthier.....	2.09
“ des Piles.....	26.82
De la jonction, à St-Martin, jusqu'à Québec.....	159.10
Extension à l'eau profonde à Québec.....	0.86
Chemin de ceinture à Trois-Rivières.. ..	3.00
De "Mile-End" jusqu'à la jonction à St-Polycarpe.....	40.00
De la jonction de Montréal jusqu'à "North-Troy," comté de Brome.	90.00
De Waterloo à Sherbrooke.....	39.00
Chemin de fer de la Vallée du Missisquoi :—de Eastman à Bolton-Sud	10.10
	<hr/>
	563.15

Réseau du chemin de fer du Sud-Est :—

(Maintenant sous le contrôle de la Compagnie du Pacifique-Canadien.)

Chemin de fer du Sud-Est,—proprement dit :—

	Milles.
De la frontière du Vermont à Farnham-Ouest.....	44.00
Chemin de fer de Richelieu, Drummond et Arthabaska —de la jonction de Sutton à Sorel.....	96.00
Embranchement de St-Césaire.....	8.00
Chemin de fer de Jonction du St-Laurent et du Lac Champlain : —de Stanbridge à St-Guillaume.....	61.00
Embranchement de l'Avenir.....	11.50
	<hr/> 783.65

Chemin de fer le Canada-Atlantique.

De la frontière d'Ontario jusqu'à la jonction à Lacolle.....	53.00
--	-------

Chemin de fer de Québec et du lac St-Jean.

De la jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, à 4 milles de Québec, à l'Ancienne-Lorette, jusqu'à la jonction de Chambord.....	172.84
De la jonction de Chambord jusqu'à Roberval.....	13.86
do do do Chicoutimi.....	51.22
Section terminale entre St-Ambroise de la Jeune-Lorette et la nou- velle station sur la propriété " Drum ", au " Palais ", à Québec.	12.00
	<hr/> 249.92

Chemin de fer de Montréal et du lac Maskinongé :—

(Exploité par le Pacifique-Canadien.

De la jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, près de St-Félix de Valois, jusqu'à St-Gabriel de Brandon.....	13.00
---	-------

Chemin de fer du Comté de Drummond.

De la jonction avec le Grand-Tronc, à Ste-Rosalie, jusqu'à Nicolet.	65.98
De St-Léonard jusqu'au-delà de Forestdale dans le canton de Bland- ford.....	22.00
	<hr/> 87.98

Chemin de fer de l'Assomption.

De la jonction avec le Pacifique Canadien, à l'Epiphanie, jusqu'au village de l'Assomption.....	3.50
--	------

Chemin de fer le Grand-Nord.

De la jonction avec le Pacifique Canadien, à St-Jérôme, jusqu'à près de Montcalm.....	28.00
--	-------

Chemin de fer de la Vallée d'Ottawa.

De Lachute à St-André.....	6.74
----------------------------	------

Chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique.

D'Aylmer jusqu'à 12 milles au-delà du Fort Coulonge.....	71.00
--	-------

Chemin de fer des Basses-Laurentides.

Du point de jonction avec le chemin de fer des Piles, à la station de St-Tite, à 3 milles au sud du terminus du chemin des Piles— à aller jusqu'à la station de la Rivière à Pierre, sur la ligne du Québec et du Lac St-Jean	38.84
--	-------

Chemin de fer de la Baie des Chaleurs.

De la jonction avec l'Intercolonial, à Métapédia, jusqu'à 1½ mille à l'est de l'Église de St-Charles de Caplan.....	80.00
---	-------

Chemin de fer le Grand-Oriental.

Du village d'Yamaska jusqu'à la rivière St-François.....	6.11
De St-Gregoire, à la jonction avec le Grand-Tronc—(embranchement d'Arthabaska)—jusqu'à la ville de Nicolet, près de la jonction avec le chemin de fer du comté de Drummond.....	6.75
De Montréal, ou St-Lambert, jusqu'à Sorel.....	45.00
	<hr/> 57.86

Chemin de fer de Carillon et Grenville.

De Carillon à Grenville.....	12.75
------------------------------	-------

Chemin de fer de jonction de Beauharnois.

Depuis la jonction avec le chemin de fer de jonction de Montréal et Champlain, à Ste-Martine, jusqu'à Valleyfield.....	19.13
--	-------

Chemin de fer de Témiscouata.

De Fraserville jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick.....	69.28
---	-------

Chemin de fer de Vaudreuil et Prescott :—

(Maintenant le chemin de fer de Montréal & Ottawa—exploité par la Cie du Pacifique-Canadien).

De Vaudreuil à Pointe-Fortune	23.50
-------------------------------------	-------

Chemin de fer du St-Laurent et des Adirondacks.

De la jonction avec le Canada-Atlantique, près de Valleyfield, jusqu'à la ligne-frontière, dans la direction de Malone, E. U.....	20.38
---	-------

Chemin de fer de Hereford :—

(Maintenant exploité par le "Maine-Central.")

De Cookshire jusqu'à la frontière du Vermont, à "Hall's Stream."	35.00
Embranchement de Cookshire jusqu'à "Lime Ridge," aux carrières de chaux et de marbre.....	18.52
	<hr/> 53.52

Chemin de fer de la Montagne d'Orford.

Depuis Eastman jusqu'à Kingsbury	26.38
--	-------

Chemin de fer de Pontiac et Renfrew.

Depuis la station Wiman, sur le chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique, jusqu'aux mines de la Compagnie de Bristol	5.00
---	------

Chemin de fer des Comtés-Unis.

De la jonction avec le Grand-Tronc, à St-Hyacinthe, jusqu'à Iberville	28.41
Chemin de fer de Colonisation de Montfort	10.00
Chemin de fer de Lotbinière et Mégantic.....	11.28
Chemin de fer de jonction et des carrières de Philipsburg.....	6.87

***Chemin de fer de la Nouvelle Compagnie d'Ardoise de
"New-Rockland."***

De la Jonction avec le Grand-Tronc jusqu'aux carrières de New-Rockland	4.12
--	------

Chemin de fer d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau.

De Hull jusqu'au 54ième mille dans le Township d'Aylwin	54.00
Chemin de fer de Montréal et Occidental : — depuis St-Jérôme, jusqu'à La Châte aux Iroquois.....	70.00
	<hr/>

Formant dans toute la province un total de voies ferrées construites, ou en exploitation, ou prêtes à être livrées à l'exploitation, à venir au 1er septembre 1894, de.....	3112.66
	<hr/>

Sur ce total de 3112.66 milles il a été construit depuis le 1er juillet

1867,—date de l'établissement de la Confédération Canadienne. 2537.41

Et, avant le 1er juillet, 1867 575.25

En tout..... 3112.66

LOUIS A. VALLÉE,
Ingénieur.

Département des Travaux Publics, }
Québec, 1er Septembre, 1894. }

APPENDICE N° 3.

PONTS MÉTALLIQUES.

Le service des ponts métalliques a, dans un certain nombre de comtés, occasionné des dépenses additionnelles dont voici l'énumération :

CHAMPLAIN.

Pont " Massicotte ", sur la rivière Batiscan, à Ste-Geneviève de Batiscan.

Prenant en considération une requête de M. P.-N. Massicotte, propriétaire de ce pont, en date du 21 novembre 1892, et tenant compte de nature des travaux de réparations qui devaient être faits à cet ouvrage, le gouvernement a accordé, le 30 août 1893, à M. Massicotte une subvention de \$500.00.

Dans un rapport daté du 21 novembre 1893, M. L.-A. Vallée, ingénieur, après avoir constaté que les travaux effectués à cette époque consistaient dans l'exhaussement en maçonnerie de deux piliers, la reconstruction d'une culée et la préparation du fer pour deux travées de superstructure en vieux rails de chemin de fer, d'après un système particulier, estime à environ \$500.00 la valeur d'une travée de pont métallique comme celui que M. Massicotte est actuellement à faire construire.

Le montant total de la subvention, (\$500.00) a été payé à M. Massicotte le 1er décembre dernier.

CHICOUTIMI ET SAGUENAY.

Pont sur la rivière Chicoutimi, à Chicoutimi.

Le compte de l'entrepreneur de la superstructure métallique, la compagnie "The Dominion Bridge Co.", a été soldé le 4 juin par le paiement d'une balance de \$197.50.

COMPTON.

Pont sur la rivière aux Saumons, à Lingwick.

Les travaux de ce pont étaient terminés dans les premiers jours de novembre 1893. Sur recommandation de M. E. Lafontaine, ingénieur, la balance du subside accordé pour cet ouvrage, soit \$400.00, a été payée le 18 décembre dernier, à la municipalité de Lingwick.

GASPÉ.

Pont sur la rivière St-Jean, à Douglastown.

Donnant suite à la requête d'un certain nombre de contribuables du Bassin de Gaspé et de Douglastown, l'honorable Commissaire des Travaux Publics chargea, dans le cours du mois de septembre 1894, M. L.-A. Vallée, ingénieur, de faire l'inspection de la pierre et du bois approvisionnés en vue de la construction au barachois de Douglastown du pont projeté. Dans son rapport, en date du 27 du même mois, cet officier estime qu'une somme de \$1600.00 couvrirait amplement les frais d'extraction et de transport des matériaux ainsi approvisionnés.

JACQUES-CARTIER.

Pont entre Ste-Geneviève et l'Île Bizard.

Le 20 septembre 1893, M. Emery Payment, de la société Payment et Lemoine, réclame de nouveau une somme de \$500.00 à titre d'indemnité en raison de la saison désavantageuse pendant laquelle ils ont dû faire leurs travaux, et de l'obligation où ils se sont trouvés d'établir deux chantiers d'exécution, etc., pour se conformer aux ordres de Monsieur l'ingénieur-directeur.

Le 22 octobre suivant, Monsieur l'ingénieur Lafontaine confirme, par un rapport adressé à l'honorable Commissaire des Travaux Publics, les faits tels qu'exposés dans la réclamation ci-dessus. Toutefois, après avoir réduit le chiffre de \$500.00 à celui de \$200.00, cet ingénieur conclut en émettant l'opinion que les prétentions des entrepreneurs ne peuvent être légalement établies, qu'il ne peut s'agir ici que d'une question d'équité. Ce rapport de M. Lafontaine ayant été approuvé par l'honorable Commissaire, le paiement des \$200.00 était effectué le 5 janvier dernier.

LAC ST-JEAN.

Pont sur la petite décharge du Lac St-Jean, à St-Joseph d'Alma.

A l'exception du repeinturage des tabliers métalliques et de la construction d'un garde-corps de 90 pieds de longueur sur la rive sud de la décharge, tous les travaux de ce pont étaient terminés dans les premiers jours du mois de novembre dernier.

Il a été payé à M. François Gagné, le 3 novembre, une somme de \$394.40 pour la construction d'un ponceau sur la glissoire du gouvernement fédéral, la réfection des remblais, etc.

Tel que recommandé dans un rapport, du 11 septembre 1894, de M. C.-E. Gauvin, ingénieur, le Département des Travaux Publics a fait jointoyer au mortier de ciment le mur en pierres sèches érigé sur la rive sud, du côté amont, afin de lui donner une plus ferme consistance, et, par là, préserver de tout affouillement les

terres qu'il retient. Cet ouvrage ainsi que la reconstruction d'un perré sur l'île Ste-Anne avaient été confiés à M. J. Juneau, de Québec, qui a reçu, pour ces travaux, la somme de \$252.35

LÉVIS.

Pont " Garneau " sur la rivière Chaudière, à St-Romuald.

Les travaux de réparations et d'amélioration aux superstructures métalliques et autres ouvrages, tels que suggérés dans le rapport du 10 juillet 1893 de M. l'ingénieur Vallée, ont été exécutés dans le cours de l'automne dernier. M. F.-B. Atkinson, l'entrepreneur de ces travaux, a reçu, pour tout compte, la somme de \$2510.00, montant du contrat, plus \$679.03 pour travaux additionels.

Le 12 juin dernier, une somme de \$454.50, capital et intérêts, a été payée à MM. H.-M. Price et Cie pour certains terrains expropriés par le Département des Travaux Publics lors de la construction du pont, ainsi que pour droit de passage, etc. Sur réception du montant ci-dessus, quittance complète et finale, passée devant maître A. Charlebois, notaire, a été donnée par MM. Price et Cie.

KAMOURASKA.

Pont sur la rivière Ouelle, dans la traverse de la municipalité de ce nom.

En considération des engagements pris par le gouvernement précédent à l'égard de la municipalité de la Rivière Ouelle au sujet de la construction du pont, le gouvernement actuel a cru devoir payer, le 20 décembre dernier, à l'acquit de la dite municipalité, la balance de \$2990.00, plus \$497.90 d'intérêt, dus à l'entrepreneur des travaux de maçonnerie, M. François Soucy.

J.-E. GARNEAU,

Attaché au service de la construction des ponts métalliques.

Québec, le 2 novembre 1894.

APPENDICE No 4.

INSPECTIONS.

VOYAGES D'INSPECTION DE L.-A. VALLÉE, INGÉNIEUR.

INSPECTIONS FAITES DU 1ER NOVEMBRE 1893 AU 1ER SEPTEMBRE 1894.

1893.

Nov. du	1 au 3	Inspection de l'embranchement (ch. de fer) de Chicoutimi.
" "	6 " 7	" du chemin de fer Montréal et Sorel.
" "	8	" " Philipsburg quarry Junction.
" "	8 " 11	" " de la Vallée de la Gatineau.
" "	13 " 15	" " Colonisation de Montfort.
" "	15 " 19	" des ponts de Nicolet, Bécancourt et Massicotte.
" "	19	" du pont Garneau.
" "	20	" du chemin de fer Lotbinière et Mégantic.
" "	23 et 24	" de l'embranchement de Chicoutimi.
" "	29 au 3 Déc.	" du chemin de fer Montréal et Occidental.
Déc. "	4 " 6	" " des Comtés Unis.
" "	6 et 7	" " Philipsburg quarry Junction.
" "	7	" des travaux de creusement de la rivière Sud-Ouest.
" "	8 au 11	" de sites pour pont à East-Angus.
" "	26 et 27	" du chemin de fer des Comtés-Unis.

1894.

Fév.	17	" du pont Bickell.
"	27	" " Scott.
Mars du	6 au 10	" des travaux du pont sur la Grande Décharge du Lac St-Jean.
" "	16 " 19	" du pont Montplaisir à Bécancourt.
" "	20 " 2 avril	" et exploration des tracés du chemin de fer le Grand Nord.
Avril "	18 " 21	" Nivellement de cours d'eau à St-Hubert.
" "	26 " 30	" " " "
Mai	1 et 2	" Inspection du chemin de fer de l'Assomption.
" "	3 au 6	" des travaux de la rue Lejeune aux Trois-Rivières, et examen de la réclamation de la corporation de la cité des Trois-Rivières.

Mai 9 et 10	Voyage à Ste-Anne de la Pérade pour examiner éboulis.
" 15	Inspection du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.
" du 29 au 6 juin	Chainage de l'embranchement de Chicoutimi.
Juin " 14 au 19	Inspection des travaux du pont de la Grande Décharge du Lac St-Jean.
" " 21 au 27	Nivellement de cours d'eau à St-Hubert, St-Bruno et St-Basile.
Juillet 3 et 4	Inspection du chemin de fer Montréal et Sorel.
" 5 et 6	" " " " l'Assomption.
" du 24 au 30	" " " " Lac Témiscamingue.
Août " 6 au 7	" " pont Bécancourt.
" " 20 au 23	" " chemin de fer du Comté de Drummond.

Département des Travaux Publics, }
 Québec, 1er Septembre 1894. }

LOUIS A. VALLÉE,
Ing. Insp.

VOYAGES D'INSPECTION DES EDIFICES PUBLICS,

FAITS PAR LE SOUSSIGNÉ, DU 15 OCTOBRE 1893 JUSQU'À CE JOUR.

1893

- Nov. du 6 au 9 Palais de Justice et Prisons de Fraserville et de Beauce.
 " " 13 " 16 Palais de Justice et Prisons des Trois-Rivières et de Joliette.
 " " 19 " 25 Palais de Justice et la Prison de Montréal, Palais de Justice et Prisons de Hull, Aylmer, Bryson et des Trois-Rivières.
 " " 28 " 29 Palais de Justice et Prison de Beauce.
 " 30 au 2 Déc. Palais de Justice et Prison de Fraserville.
 Déc. du 11 au 13 Palais de Justice et Prisons de Joliette et des Trois-Rivières.
 " " 15 " 17 Palais de Justice et Prison de St-Scholastique.
 " " 26 " 29 Palais de Justice et Prison de Hull, Palais de Justice de Montréal et maison 63 rue St-Gabriel, Montréal.
 Fév. " 12 " 17 Palais de Justice et Prisons des Trois-Rivières, Montréal, Hull et St-Scholastique.

1894.

- Nov. du 26 au 30. Palais de Justice des Trois-Rivières, de Montréal, 76 rue St-Gabriel, Montréal, Palais de Justice et Prison de Hull et de St-Scholastique.
 Avril, du 8 au 15. Palais de Justice de Montréal, Prison, maisons Nos 76 et 63 rue St-Gabriel, Montréal. Ecole Normale Jacques-Cartier.
 Mai, du 13 au 15. Palais de Justice des Trois-Rivières et Prison.
 Juin, du 4 au 9. Palais de Justice et maison 76 rue St-Gabriel, Montréal, Palais de Justice et Prisons de Ste-Scholastique, St-Jean d'Iberville, St-Hyacinthe et Arthabaska.

- Juin, du 18 au 23. Palais de Justice de Montréal, Palais de Justice et Prisons de Ste-Scholastique, Hull, St-Jean d'Iberville et Sorel.
- Juil., du 10 au 12. Palais de Justice et les Prisons des Trois-Rivières et Arthabaska.
- Août, du 7 au 9. Palais de Justice et Prison de la Malbaie.
- “ “ 15 au 19. Palais de Justice des Trois-Rivières, Palais de Justice, Prisons des hommes et maisons 76 et 63 rue St-Gabriel, Montréal.
- “ 27 au 2 sept. Palais de Justice des Trois-Rivières et de Montréal, Palais de Justice et Prisons de Hull, de Bryson et d'Arthabaska.
- Sept., du 14 au 16. Palais de Justice et la Prison des Trois-Rivières, Palais de Justice et maison 76 rue St-Gabriel, Montréal, Palais de Justice et Prison de Sorel.
- Sept., du 24 au 28. Palais de Justice et Prisons de St-Thomas, Fraserville, Rimouski et de la Malbaie.
- Oct., du 15 au 21. Palais de Justice et Prison des hommes, maisons Nos 76 et 63 rue St-Gabriel, Montréal et la Cour de Circuit (Chateau Ramsay), Palais de Justice et Prison des Trois-Rivières, de Hull (Ottawa) et de Bryson (Pontiac).
- Oct., du 30 au 31. Palais de Justice des Trois-Rivières.

ELZ. CHAREST,
I. T. P.

Québec, 7 Nov. 1894.

VOYAGES D'INSPECTION DES ÉDIFICES PUBLICS

FAITS PAR LE SOUSSIGNÉ, DU 15 OCTOBRE 1893 JUSQU'À CE JOUR.

1893.

- Oct. du 25 au 29 Beauharnois. Palais de justice et prison. Vaudreuil et Côteau Landing. Bureaux d'enregistrement.
- Nov. “ 4 “ 8 Sweetsburg et St-Jean. Palais de justice et prison.
- “ “ 9 “ 12 St-Jean. Palais de justice et prison.
- Déc. “ 3 “ 7 Sorel et St-Jean. Palais de justice et prison.
- “ “ 21 “ 24 Sweetsburg. Palais de justice et prison.
- Janv. “ 3 “ 5 Arthabaska. Palais de justice et prison. Bureau d'enregistrement.
- “ “ 14 “ 19 Sweetsburg et St-Jean. Palais de justice et prison.
- “ “ 23 “ 28 Beauharnois et Sweetsburg. Palais de justice et prison.
- Fév. “ 5 “ 8 Joliette. Palais de justice et prison.
- “ “ 19 “ 25 Bryson. Palais de justice et prison.
- Mars “ 13 “ 15 Sweetsburg. Palais de justice et prison.
- Avril “ 18 “ 21 Ste-Scholastique et Hull. Palais de justice et prison.
- Mai “ 16 “ 25 Sorel. Palais de justice et prison. Iberville et Verchères. Bureau d'enregistrement.

7 novembre 1894

Asst.-Ing.

APPENDICE N^o 5.

ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS.

Bureau des inspecteurs des établissements industriels :

MM. Jos. Lessard (président), James Mitchell et Louis Guyon, de Montréal ; Charles-T. Côté, de Limoilou, près Québec ; le docteur C.-R. Jones, de Hatley, comté de Stanstead.

Examineurs des inspecteurs des chaudières, moteurs et conduites à vapeur, nommés sous l'autorité de l'acte 57 Vict., chap. 30.

MM. E.-O. Champagne et O.-E. Granberg, de Montréal ; François Gendron, de Sorel ; William Laurie, de Louiseville, Joseph Samson et Edouard Many, de Lévis.

Inspecteurs de chaudières à vapeur.

Liste des personnes qui ont subi leur examen devant les examineurs des inspecteurs des chaudières et moteurs à vapeur, et qui en ont obtenu des diplômes ou certificats de capacité :

MM. E.-O. Champagne, Montréal.

- “ O.-E. Granberg, “
- “ Ed. Montgomery, (145 rue St-Alexandre), Montréal.
- “ A.-E. Edkins, (92 rue St-François-Xavier), “
- “ George Taylor Clift, (47 rue St-Jean), “
- “ Charles Allard, (1586½ rue Notre-Dame), “
- “ Edouard Many, Lévis.
- “ Joseph Samson, “

Montréal, 13 novembre 1894.

A L'HONORABLE G.-A. NANTEL,

Commissaire des Travaux Publics

de la Province de Québec.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint mon rapport annuel des travaux accomplis par les inspecteurs des établissements industriels et des édifices publics de la Province de Québec. Vous y trouverez une analyse détaillée des opérations de l'année.

Les inspections dans les villes ont été nombreuses et ont donné des résultats satisfaisants ; les patrons, pour la plupart, se sont conformés aux demandes faites par les inspecteurs, tel qu'il est constaté dans les rapports des MM. Guyon, Côté, Mitchell, et l'on a été heureux de constater une diminution sensible dans le nombre des accidents causés par les machines.

Malheureusement les inspections en dehors des villes n'ont pas été aussi fréquentes qu'elles auraient pu l'être, le crédit affecté aux dépenses de voyages n'ayant été mis à la disposition du Département qu'au mois de juillet dernier.

Néanmoins toutes les plaintes adressées au bureau ont été l'objet d'une enquête de notre part.

L'organisation du département des inspections, conformément aux deux lois nouvelles de l'inspection des établissements industriels et des édifices publics, l'élaboration de règlements spéciaux qui nous ont valu des félicitations à l'étranger, et ceux qui sont actuellement soumis à la considération du Gouvernement, la préparation des imprimés spéciaux et leur distribution nous ont apporté un grand surcroît de travail, d'études et de recherches.

Lorsque l'on se rend compte de l'installation défectueuse des hôtels et maisons de pensions, on est atterré en constatant le danger auquel est exposé le public voyageur.

Certains couvents, collèges et pensionnats où sont renfermés 250 à 300 élèves sont en grande partie construits en bois et ne possèdent aucun moyen de sauvetage en cas d'incendie.

Les règlements concernant l'inspection des chaudières à vapeur et moteurs, approuvés par le Lieutenant-Gouverneur, le 19 juillet 1894, ne répondent pas complètement aux besoins de l'inspecteur et des patrons. J'attire votre bienveillante attention sur le projet que j'ai présenté au département le 28 juin dernier, et qui, avec quelques petites modifications, répondrait aux besoins de l'inspection.

Pour que l'inspection des chaudières à vapeur et moteurs puisse être faite d'une manière efficace, il faudrait diviser la Province en districts d'inspection ; mais pour cela, il faudrait établir une statistique indiquant le nombre actuel des manufactures, usines, moulins, beurreries, fromageries et autres établissements où se trouvent des

générateurs à vapeur. Il serait, je pense, Monsieur le Ministre, opportun d'enjoindre aux secrétaires des municipalités, qui sont au fait de tout ce qui se passe dans leurs paroisses respectives, d'adresser au bureau de l'inspecteur en chef, un état indiquant le nombre de machineries, beurreries, fromageries, moulins en tous genres qui y sont installés.

Le gouvernement leur fournirait des formules à remplir : de cette manière on faciliterait le travail des inspecteurs et on le rendrait plus efficace.

Qualification des ingénieurs-mécaniciens et chauffeurs.

L'article 47 des règlements concernant les établissements industriels dit que l'inspecteur peut exiger que l'ouvrier responsable du fonctionnement de la chaudière à vapeur ou moteur, soit porteur d'un certificat attestant sa capacité ; mais, pour obtenir sa qualification, il faut nécessairement qu'il subisse un examen devant une personne compétente ayant qualité pour délivrer un certificat ou licence suivant ses capacités.

Je crois, Monsieur le Ministre, qu'il y aurait lieu de nommer examinateurs tous les inspecteurs de chaudières à vapeur et moteurs porteurs du certificat des examinateurs nommés actuellement par le gouvernement. Ils feraient subir des examens aux aspirants ingénieurs, mécaniciens ou chauffeurs, les qualifiant suivant leurs capacités. On pourrait, pour les aspirants éloignés des grands centres, leur permettre de subir leur examen devant l'inspecteur chargé tous les ans de l'inspection des chaudières dans leur région. Je considère que l'inspection est presque inutile, si l'homme chargé de veiller au fonctionnement de la machine à vapeur ne possède pas les aptitudes et connaissances requises.

Les graves accidents que nous avons eu à déplorer, et qui, presque toujours, ont entraîné des pertes de vie (*Canal Soulange* explosion d'une chaudière ; *Papineauville*, perte de vie ; *Ste-Anne du Sault*, trois pertes de vie ; *Park Sohmer*, explosion ; *Pillow, Hersey & Co.*, perte de vie ; *Cap de La Magdeleine*, perte de vie, etc.) viennent à l'appui de ma thèse pour établir la nécessité de ne confier le soin des chaudières à vapeur et moteurs, quels qu'ils soient, qu'à des personnes qualifiées.

Les enquêtes ont prouvé que ces accidents ne se seraient pas produits pour la plupart si des personnes capables avaient été chargées de surveiller le fonctionnement des machines.

Comme je l'ai fait remarquer dans mon dernier rapport, la création d'une école pour former des ingénieurs mécaniciens capables de répondre à toutes les exigences professionnelles, est devenue une nécessité et s'impose à l'attention de la Législature.

Un autre point sur lequel, M. le ministre, je désire appeler tout particulièrement votre attention, c'est l'ordre en conseil passé le 19 juillet 1894 qui soustrait à l'application de la loi 57 Viet., ch. 20, relative à l'inspection des chaudières à vapeur et moteur, toutes les fabriques de beurre et fromage de la province.

Il a été décidé dans le temps de ne pas faire inspecter les machines de beurreries par les inspecteurs attitrés, et qu'un certificat de l'inspecteur du Syndicat agricole serait suffisant.

Dans mon humble opinion, les inspecteurs des Syndicats agricoles ne possèdent pas les qualifications requises par la loi, art. 3028.

Par conséquent, ils ne peuvent pas faire fonction d'inspecteurs de machines à vapeurs et moteurs des beurreries et fromageries. Or, je dois vous faire remarquer que, par suite de l'emploi de certaines eaux fortement chargées de matières calcaires, on rencontre des chaudières qui ont à peine deux ans d'installation, et desquelles l'inspecteur a retiré 200 à 250 livres de matières calcairées, ce qui mettait ces chaudières complètement hors de service. Une autre observation : ces chaudières supportent aussi parfois plus de 125 à 150 livres de pression, ce qui constitue un grand danger.

Si l'on n'a pas encore eu à enregistrer un grand nombre d'accidents dans ces industries, cela est dû au fait que ces chaudières sont encore neuves.

Je crois donc, M. le Ministre, de mon devoir d'insister pour que ces chaudières ou moteurs soient examinés par des inspecteurs compétents, et que ces inspecteurs soient chargés d'enseigner aux mécaniciens improvisés la manière de conduire leurs machines et d'en assurer le bon fonctionnement, et de leur délivrer, en toute connaissance de cause, un certificat en conséquence.

Veillez remarquer aussi que, dans plusieurs endroits, on se sert du même pouvoir pour faire fonctionner d'autres machineries, quelquefois assez considérables ; on refuse de se soumettre à l'inspection sous prétexte d'exemption spéciale créée par les règlements, et l'on profite de ce prétexte pour commettre des abus.

La loi fédérale exige que toute chaudière portant plus de cinq livres de pression soit inspectée ; et que la pression nominale d'une chaudière à vapeur ou moteur devrait être établie au moyen d'une échelle qui serait uniforme pour toutes les machines ; qu'aucun ingénieur, mécanicien ou chauffeur ne pourra conduire ces machines s'il n'est pas porteur d'un certificat attestant sa capacité et la classe que l'inspecteur lui aura décernée ; que le dit ingénieur, mécanicien ou chauffeur ne pourra être employé à conduire un moteur ou chaudière d'un degré plus élevé que la classe qui lui aura été accordée. Il y aurait lieu d'établir, je suppose quatre classes.

Et si le gouvernement ne rétablit pas d'inspection des beurreries et fromageries par les inspecteurs qualifiés, il lui sera difficile de trouver un homme compétent pour l'inspection de certains districts où les manufactures sont clair semées et ne donneraient pas une rémunération suffisante aux inspecteurs ; le gouvernement se trouverait alors dans l'obligation de salarier directement ces officiers.

La loi devrait décréter qu'il ne sera pas loisible au propriétaire de toutes machines, chaudières à vapeur, ou moteur, d'employer à leur mise en œuvre ou surveillance, quand ils sont sous pression, aucune personne qui ne sera pas porteur d'un certificat délivré par des examinateurs experts.

Au point de vue de la sécurité, je demanderais qu'il ne soit pas permis à aucun

chef d'établissements, ou patron, sous aucun prétexte, de déranger de leur poste le mécanicien ou chauffeur chargés de la surveillance du fonctionnement des machines en fonction ou chaudière à vapeur sous pression. Il est arrivé déjà un grand nombre d'accidents qui auraient pu être évités si le mécanicien ou chauffeur était resté à son poste pour répondre immédiatement à la première alarme.

Incendies.

Il a été constaté, au cours de plusieurs enquêtes, à la suite d'incendies, et par des témoins oculaires, que s'il y avait eu dans les établissements en question des extincteurs, on aurait pu facilement éteindre un commencement d'incendie.

De même, il a été prouvé qu'un grand nombre de commencements d'incendies ont été éteints au moyen de ces extincteurs.

Le Gouvernement a été bien inspiré en ordonnant l'emploi des extincteurs dans les établissements industriels et les édifices publics. C'est une très sage mesure, surtout pour les maisons de pension, hôtels, maisons d'éducation, principalement à la campagne et pour les couvents, collèges, qui ne sont pas protégés contre les incendies ; sans compter que cela aura pour effet immédiat de faire réduire les taux d'assurances. C'est aussi une protection pour ceux qui n'ont pas les moyens de s'assurer.

Hôpitaux.

Comme je l'ai mentionné dans mon dernier rapport, les inspecteurs devraient également être autorisés, *ex-officio*, à demander à qui de droit, dans nos hôpitaux, un rapport médico-légal sur tous les cas d'accidents arrivés à des ouvriers ou employés, au cours de leurs occupations ou travaux ordinaires.

Nous avons constaté que, depuis la mise à exécution de la nouvelle loi, il y a eu moins d'accidents, et que les patrons prennent beaucoup plus de précautions et veillent plus sur leurs employés sous le rapport de la classification des âges et des ouvrages. Il y a eu plusieurs jugements importants rendus dans d'anciennes causes, sous le régime de l'ancienne loi.

Les savants juges se sont montrés sévères dans leurs considérants à l'égard des patrons qui négligent de se conformer aux ordres donnés par les inspecteurs, et ils ont déclaré qu'à l'avenir, ils se montreraient encore plus sévères, prenant en considération que le gouvernement faisait de grands sacrifices pour assurer la protection et la sécurité des ouvriers et du public en général.

Comme je l'ai déjà fait remarquer, il arrive fréquemment des accidents par suite du peu de soin que l'on apporte dans la construction des échafaudages ; il serait désirable que des inspecteurs fussent nommés, soit par le gouvernement, soit par les conseils municipaux des villes, avec mission de faire cesser cette coupable négligence et d'assurer ainsi la protection de la vie des ouvriers.

Les magasins de gros et de détail devraient être également régis par la loi, sous le rapport de la salubrité, de la sécurité et de l'hygiène. Presque tous ces magasins sont pourvus d'ascenseurs qui fonctionnent tant bien que mal. Il arrive très fréquemment des accidents dans ces magasins. On a déjà eu à déplorer plusieurs cas de mort.

Cette observation s'applique également à la sécurité des ouvriers employés aux aqueducs où les volants et les courroies mettent souvent leur vie en danger.

Le travail des Juifs le dimanche.

Il y a dans la province de Québec un grand nombre de Juifs qui exercent leur industrie comme tailleurs, fourreurs, etc., qui emploient des ouvriers Canadiens catholiques qu'ils obligent bien souvent à travailler le dimanche.

La loi devrait pourvoir à la protection de ces ouvriers. En Angleterre les établissements appartenant à des Juifs sont fermés le samedi. La loi leur permet, comme compensation, de travailler le dimanche. Mais s'ils sont convaincus de faire travailler, quand même, le samedi, ils sont poursuivis parce qu'ils ne peuvent pas, d'après la loi, faire travailler un ouvrier plus de soixante heures par semaine.

Les inspecteurs devraient également être revêtus des pouvoirs nécessaires en vue d'arriver à la suppression de l'emploi des enfants trop jeunes pour la vente de menus articles, marchandises, journaux, publications, etc., sur la voie publique. Il est arrivé que des jeunes enfants ont été ramassés sur la voie publique à demi gelés. C'est un état de choses qui demande une action immédiate de la part des autorités.

L'expérience nous a démontré la nécessité de faire amender la loi des édifices publics relativement à la ventilation et à l'inspection des chaudières à vapeur et moteurs ; de procéder à la revise de la liste des industries dangereuses et insalubres.

Une autre réforme urgente : La loi devait défendre à toute personne de vendre ou échanger des chaudières d'occasion avant qu'elles aient été soumises à l'inspection par un des inspecteurs attitrés.

Pour mener à bonne fin la tâche qui nous incombe, je crois, M. le Ministre, qu'il est nécessaire de nous adjoindre un ou deux employés qui seraient attachés au bureau de l'inspecteur en chef et qui seraient chargés de centraliser et coordonner les notes, documents et observations relatifs à l'inspection, de préparer les correspondances très-volumineuses, d'établir la statistique et de fournir chaque jour aux intéressés les renseignements dont ils pourraient avoir besoin.

Je me permets d'attirer votre attention spéciale sur ce fait que l'inspection des édifices publics et la correspondance de plus en plus considérable relative à l'inspection des chaudières à vapeur et moteurs donnent un surcroît d'ouvrage qui justifie surabondamment la demande que j'ai l'honneur de faire, de la nomination de deux employés permanents, pour le bureau de l'inspecteur en chef, à Montréal.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre

Votre très humble et très obéissant serviteur,

J. LESSARD,

Président des Inspecteurs des établissements industriels.

RÈGLEMENTS

CONCERNANT LES ÉTABLISSEMENTS INDUSTRIELS

DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC.

Approuvés par le Lieutenant-Gouverneur en Conseil, conformément aux dispositions de l'Acte 57,
Vict. ch. 30, le 19 Juillet 1894.

(Ces règlements ont surtout pour objet la protection de l'ouvrier.)

Etablissements et Cours.

1. *Installation et entretien.*—Les établissements industriels, avec tous les meubles et immeubles qui en dépendent, doivent être installés et entretenus de telle sorte que la santé et la vie des ouvriers soient aussi largement et efficacement que possible protégées contre les risques professionnels. Les établissements doivent être en bon état de construction et bien éclairés.

2. Les cours doivent être bien entretenues et n'offrir aucun obstacle à la circulation.

3. *Passage de circulation à l'intérieur des bâtiments.*—Les passages doivent être larges de trois pieds et assez hauts pour que les ouvriers qui y circulent ne soient pas atteints par les pièces en mouvement (moteurs, engrenages, transmissions, etc.)

4. Les passages doivent être libres de tout objet étranger au travail et pouvant obstruer la circulation.

5. Les portes et ouvertures dans les planchers, les murs ou autres endroits dangereux doivent être entourés d'appareils protecteurs.

6. *Étal du sol dans les passages et les places de travail.*—Le sol ou plancher doit être ferme, uni, non glissant et formé d'une matière résistante. Au voisinage des moteurs, le sol doit être disposé de telle sorte que l'ouvrier soit à l'abri des vibrations.

7. Le sol des fonderies doit être libre de toute obstruction avant de commencer les opérations du coulage.

8. *Escaliers.*—Les escaliers doivent être maintenus en bon état et munis d'une rampe au moins d'un côté, et de deux rampes quand l'escalier doit servir à une circulation dans deux sens opposés.

9. Les fenêtres contiguës à l'escalier doivent être munies de barreaux de deux

pieds et huit pouces de hauteur, lorsque la partie inférieure de l'ouverture ne se trouve pas à cette hauteur au-dessus des marches.

10. *Plateformes et passages aériens* — Les plateformes et passages aériens doivent être munis de balustrades composées d'une main courante et d'une traverse destinée à empêcher la chute des objets. [Sous le nom de plateformes et passages aériens, il faut comprendre les installations suivantes : rampes inclinées, ponts volants ou fixes, planches de passage, échafaudages.]

Cette prescription ne s'applique qu'aux plateformes dont le niveau au-dessus du sol est supérieur à 5 pieds.

11. *Excavations, fosses, etc.* — Les excavations doivent être, ou bien couvertes, ou bien entourées de balustrades. Si elles doivent rester ouvertes la nuit, il est indispensable de les éclairer. [Sous le nom d'excavation, il faut entendre les caves, puits, bassins contenant des matières toxiques ou chaudes, les étangs, lacs et cours d'eau.]

12. Dans le cas où l'on ne pourrait munir de balustrades une excavation, des appareils de sauvetage doivent être tenus à proximité.

13. Dans les endroits particulièrement dangereux, surtout près des réservoirs de liquides corrossifs ou brûlants, des avis seront placés commandant les plus grandes précautions.

14. *Passage de circulation à l'extérieur des bâtiments.* — Les passages de circulation à l'extérieur des bâtiments ne doivent pas être glissants. Dans le cas de neige et de verglas, on conseille l'emploi de cendre et de sable pour tenir ces passages en parfait état au voisinage des excavations.

15. *Eclairages des ateliers, escaliers et passages.* — Les ateliers, escaliers, passages doivent être éclairés ; les appareils d'éclairage doivent être placés à une hauteur telle qu'ils ne puissent ni être endommagés ni gêner ou brûler les ouvriers.

16. *Lieux d'aisance.* — Les lieux d'aisance doivent être éclairés et bien entretenus de sorte que la chute d'une personne y soit impossible.

17. *Déplacement des objets d'un poids considérable.* — Les appareils employés pour le transport (brouettes, brancards, traîneaux, etc.) doivent être appropriés aux poids à transporter : les objets doivent être chargés de façon à éviter toute chute pendant le transport, et une personne expérimentée doit être préposée à l'opération.

Précautions contre l'incendie.

18. *Escaliers et issues.* — Des escaliers et des issues doivent faciliter la sortie du personnel en cas d'incendie.

19. Les établissements à trois étages ou plus, dans lesquels des ouvriers sont occupés au-dessus du second étage, à moins qu'ils ne soient munis d'un nombre suffisant d'escaliers placés dans des tours, doivent être suffisamment pourvus d'issues de sauvetage.

20. Ces issues doivent se composer d'escaliers incombustibles, communiquant à l'intérieur du bâtiment par des portes ou fenêtres, avec de fortes rampes et des paliers convenables à tous les étages au-dessus du premier, y compris les mansardes où il y

à du personnel, et être constamment tenus en bon ordre et libres de tout embarras ou obstruction quelconque. L'inspecteur peut exiger l'adoption d'appareils de sauvetage spéciaux, lorsque la situation particulière du local ou le nombre des ouvriers le rendront nécessaire. •

21. Les principales portes de sortie doivent être faites de façon à s'ouvrir vers le dehors, et rester libres durant les heures de travail, pour faciliter la sortie des ouvriers en cas de panique.

22. Ces issues de sauvetage doivent toujours être tenues en bon état et libres de tout embarras ou de toute obstruction quelconque.

23. Pour faciliter l'évacuation immédiate de l'établissement, une hache ou autre outil sera placé à proximité de ces issues.

24. *Appareils d'extinction.*—Tous établissements industriels ou autres doivent contenir des appareils d'extinction approuvés par l'inspecteur, et un certain nombre d'ouvriers doivent être familiarisés avec leur emploi.

25. *Echelles.*—Les échelles doivent être bien assujetties à leur base et à leur partie supérieure.

26. *Outils.*—Les outils, tels que haches, crampons, leviers, supports, etc., doivent être bien conditionnés.

Mesure d'hygiène.

27. *Aérage.*—Tous les locaux doivent être bien aérés, notamment ceux qui contiennent des forges, des fonderies, des meules, des couleurs et vernis et ceux dans lesquels on manie des acides ou dans lesquels se dégagent des gaz délétères (mercure).

28. *Travaux dangereux.*—Les travaux dans les conduites de gaz, canaux de fumée, et appareils contenant des gaz délétères ne doivent être entrepris qu'avec l'autorisation d'un agent préposé à ces appareils ; on devra procéder au préalable à l'épreuve de l'atmosphère contenue dans ces derniers, et attacher les ouvriers appelés à y travailler, à l'aide d'une ceinture de sûreté.

29. *Conservation des matières dangereuses.*—Les matières dangereuses doivent être contenues dans des récipients clos et portant l'indication de leur contenu.

30. *Défense de se reposer et de dormir en certains endroits.*—Il est interdit de se reposer et de dormir sur les fours, les massifs de chaudières, les halles à cendres et dans les fossés ou canaux.

31. Les ouvriers auront un endroit où ils pourront chauffer leurs aliments, et, par les temps rigoureux, prendre leur repas à l'abri du froid, pluie ou neige.

32. Des salles d'habillage pour les femmes et les filles et installations pour lavage et la toilette devront se trouver dans l'établissement.

33. *Lavoirs.*—Un lavoir doit être établi dans les usines où l'on manie des acides.

Équipement personnel des ouvriers.

34. *Vêtements.*—Les vêtements des ouvriers qui se tiennent près des appareils en mouvement doivent être boutonnés et collants.

35. *Souliers.*—Les ouvriers des fonderies et des forges et les mécaniciens doivent porter des chaussures ajustées ou des bottes.

36. *Gants.*—Il est défendu de porter des gants dans le maniement des scies.

37. *Lunettes.*—Les ouvriers qui sont attachés au service d'appareils lançant des étincelles ou des éclats doivent porter des lunettes.

38. *Masques et écrans.*—Des masques et des écrans peuvent être employés dans le même but.

39. *Appareils respiratoires.*—Les ouvriers qui travaillent dans des ateliers où se dégagent des gaz délétères et où se répandent des poussières, doivent être munis d'appareils respiratoires.

Soins aux malades et aux blessés.

40. *Bandages et médicaments.*—Des bandages et des médicaments doivent être placés dans l'atelier pour permettre de donner les premiers secours.

41. *Soins médicaux.*—Après avoir donné les premiers soins, on doit appeler le médecin en toute hâte.

42. Dans les grandes usines, quelques personnes doivent avoir reçu les instructions nécessaires à l'octroi des premiers soins.

43. *Reprise du travail après guérison.*—Un ouvrier rétabli ne doit reprendre le travail que sur la présentation d'un certificat favorable du médecin.

44. *Écritaux indiquant les soins à donner aux blessés.*—Des écritaux indiquant les soins à donner aux blessés doivent être apposés dans les ateliers.

45. Il est défendu d'employer les ouvriers sujets à des attaques d'épilepsie ou à des syncopes dans la conduite des machines et sur des échafauds.

INSTALLATIONS MÉCANIQUES

Chaudières à Vapeur

46. *Éclairage de la salle de la chaudière.*—La salle, en général, le manomètre et l'indicateur de niveau, en particulier, doivent être convenablement éclairés.

47. Les chaudières et tubes où passe la vapeur seront examinés avant d'être mis en usage. L'inspecteur peut exiger que l'ouvrier responsable du maniement de la chaudière soit en possession d'un certificat attestant sa capacité.

48. L'Indicateur de niveau doit être environné d'une gaine de protection, afin d'éviter la projection des morceaux de verre et les brûlures par la vapeur, en cas de rupture du tube indicateur.

49. Le changement de propriétaire constituant une modification dans les conditions déclarées, le nom du nouveau propriétaire doit être l'objet d'une déclaration nouvelle, spécifiant, d'ailleurs, qu'il n'est rien changé aux autres termes de celle qui a été fournie précédemment.

50. Toute chaudière qui en remplace une autre, même identique, doit être l'objet d'une déclaration complète.

Machines motrices

51. *Eclairage*.—Toute salle de machine doit être convenablement éclairée.

52. Dans les établissements industriels actuellement en existence, les moteurs à vapeur, ou autres moteurs, doivent être installés, s'il y a nécessité de le faire, dans des locaux séparés, fermés du côté où le travail s'effectue, et seulement accessibles aux ouvriers spéciaux affectés à leur surveillance.

53. Les moteurs doivent toujours être tenus en bon ordre, afin de prévenir tout accident.

54. Dans les établissements nouveaux, si c'est possible, les chaudières à vapeur et tout autre moteur, doivent être installés en dehors de la bâtisse principale.

55. Dans tous les cas, les ouvriers spéciaux à qui en est confiée la surveillance, doivent être choisis parmi les ouvriers adultes mâles.

56. Les machines, mécanismes et outils mûs par ces moteurs, doivent être séparés entre eux d'un espace suffisant pour permettre que la circulation des ouvriers se fasse sans danger, et le sol des intervalles, nivelé ; les escaliers solides et munis de fortes rampes.

57. *Roues hydrauliques et turbines*.—Les roues hydrauliques et turbines ne doivent être installées que dans des locaux isolés. Les turbines doivent toujours être enfermées.

58. *Accessoires des roues et turbines*.—Les vannes doivent être étanches.

59. Les arbres doivent être munis de freins permettant d'arrêter l'appareil dès que l'on suspend l'arrivée de l'eau.

60. Quand le même moteur sera employé à plusieurs fabrications ou travaux indépendants l'un de l'autre, les arbres de couche devront être installés de telle sorte que chacun d'eux puisse être arrêté pendant que le moteur continuera à fonctionner.

61. *Dispositions protectrices contre les pièces en mouvement*.—Les volants, roues dentées, manivelles, bielles, tiges passantes, etc., doivent être munis d'appareils protecteurs, savoir :

Pour les volants, une balustrade et au besoin une clôture pleine ; pour les roues dentées, une calotte ; pour les tiges passantes (traversant le couvercle du cylindre à vapeur), une gaine.

62. *Dispositions protectrices contre les transmissions*.—Des grilles ou enveloppes doivent être placées autour des courroies, câbles et engrenages.

63. *Fosses et excavations dans les salles de machines*.—Les fosses pour les volants et autres pièces mobiles doivent être entourées de clôtures et égoutées.

64. *Arrêt et mise en mouvement de machines à volants*.—La mise en mouvement, lorsque la machine est à un point mort, doit avoir lieu à l'aide d'une disposition mécanique, et si elle s'effectue à bras d'hommes, la soupape d'admission de vapeur doit être fermée pendant la durée de cette manœuvre.

65. *Appareils de graissage.*—Les parties en mouvement doivent être munies de graisseurs automatiques, sinon le graissage n'est autorisé, pendant que les pièces sont en mouvement, que si elles sont pourvues d'un appareil protecteur, mettant l'ouvrier à l'abri de tout danger.

Dispositions communes aux chaudières, aux transmissions et aux moteurs
SIGNAUX.

66. *Signaux à établir entre la machine et la chaudière.*—De tels signaux doivent être établis quand la machine est éloignée de la chaudière.

67. *Signaux à l'intérieur du local des machines motrices.*—De tels signaux sont destinés à annoncer le commencement ou la fin du mouvement des transmissions aux ouvriers attachés au service des machines actionnées par ces moteurs.

68. *Signaux entre les locaux où l'on transporte la force à distance.*—De tels signaux permettent aux ouvriers qui se trouvent dans les locaux contenant les machines réceptrices, de commander l'arrêt ou la mise en mouvement au mécanicien qui dirige la machine génératrice de la force. Ces signaux sont, ou bien des coups de cloche, ou bien des coups de sifflet, ou bien une sonnerie électrique.

69. *Système de débrayage.*—La commande principale de toute transmission doit être pourvue d'une poulie folle ou d'un appareil d'accouplement mobile permettant d'isoler la transmission, et par suite d'arrêter le mouvement des machines actionnées par cette transmission.

70. Quand un même moteur actionne des transmissions placées dans des locaux distincts, chaque transmission doit être munie, soit d'un débrayage, soit d'un signal permettant de commander au moteur l'arrêt ou la mise en marche.

71.—On doit enseigner à tous les ouvriers de l'atelier, l'usage du système ou du signal leur permettant de provoquer, en cas d'accident, l'arrêt de toutes les machines.

POLICE DE L'ATELIER

72. L'entrée des ateliers et notamment des salles de chaudières et de machines à vapeur est interdite aux personnes qui n'y sont pas appelées par leur service.

MÉCANICIENS ET CHAUFFEURS.

73.—Pour remplir les fonctions de mécanicien ou de chauffeur, il faut avoir au moins dix-huit ans et être du sexe masculin.

Il faut de plus justifier d'une bonne conduite et connaissances techniques suffisantes.

Transmissions

74. Les transmissions, par courroies, câbles ou arbres qui se trouvent dans un espace où des ouvriers sont appelés à circuler, doivent être enfermées dans des caisses ou dans des gaines jusqu'à une hauteur de 6 pieds au-dessus du sol.

75. Les arbres verticaux et les courroies ou câbles qui passent d'un étage à un autre, doivent être entourés, sur 5 pieds de hauteur, d'une gaine fixée au sol.

76. Les saillies (têtes de boulons, écrous, clavettes, etc.,) qui concourent à l'accouplement doivent être évitées autant que possible ; dans le cas où l'on se trouve dans l'obligation de les conserver. Il est nécessaire de les couvrir d'une calotte.

77. Les courroies de plus de 2 pouces de large et les câbles dont la vitesse par minute dépasse 1,600 pieds, doivent, s'ils sont installés au-dessus de places occupées par le personnel, être séparés de ce personnel par des planches, des échelles ou des fers recourbés, destinés à éviter qu'ils n'atteignent les ouvriers en cas de rupture.

78. Quand les courroies ont plus de $1\frac{1}{2}$ pouce de large, il est formellement interdit de les placer à la main sur les poulies en mouvement ou de les séparer à la main de ces mêmes poulies.

79. Ces manœuvres doivent être exécutées à l'aide d'une fourche ou d'un appareil analogue et confiées aux soins d'ouvriers spéciaux.

80. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux poulies étagées des machines-outils.

81. Il est interdit de coudre et de réparer les courroies lorsqu'elles se trouvent encore sur les poulies.

82. Quand une courroie n'est pas en service, il faut la suspendre à une place telle que les poulies ou les arbres ne puissent la saisir d'eux-mêmes.

83. Tous les coussinets et paliers doivent être munis de graisseurs automatiques.

84. Pour le graissage de coussinets élevés, il convient d'installer des plates-formes à des niveaux convenables.

85. Quand on ne peut installer des graisseurs automatiques, il convient de n'effectuer le graissage que pendant l'immobilité des transmissions.

86. Le nettoyage des arbres, ainsi que des poulies à câbles ou à courroies, lorsque le système est en mouvement, ne doit être effectué qu'en se plaçant :

a. Soit sur le sol de l'atelier.

b. Ou bien sur des plates-formes solides, et dans ces deux cas, à l'aide de balais, brosses, crochets, etc., munis d'une poignée de longueur convenable. Il est formellement interdit d'opérer pendant le mouvement, le nettoyage à la main à l'aide d'étoffe ou de chiffons.

87. Les opérations relatives aux courroies ou autres modes de transmissions doivent être interdites aux femmes et aux enfants et confiés à des ouvriers spéciaux.

Machines-Outils

Machines-outils en général

88. Toutes les machines-outils actionnées par un arbre de transmission doivent être pourvues de poulies fixes et folles et d'un appareil permettant de séparer la courroie de la poulie. Ce dernier appareil doit être facilement manœuvrable de la place qu'occupe l'ouvrier, et être construit de telle sorte que la courroie ne puisse se replacer d'elle-même sur la poulie.

89. Toutes les parties mobiles doivent être couvertes ou entourées d'appareils de sécurité.

90. Les roues dentées doivent être entourées d'une enveloppe.
91. Les volants des machines-outils, qui ont leur point le plus bas à moins de 6 pieds au dessus du sol, doivent être entourés jusqu'à cette hauteur de grillages ou de gaines.
92. Toute saillie de tête de boulon ou de clavette doit être supprimée ou couverte.
93. Les parties oscillantes doivent être enfermées de manière à n'atteindre aucun ouvrier passant dans le voisinage.
94. Dans les machines qui comportent le mouvement rapide d'un outil tranchant, tel que machines à scier, à fraiser, à raboter, découper, hacher, les cisailles, coupe-chiffons et autres engins semblables seront disposés de telle sorte que les ouvriers ne puissent, du lieu où ils sont occupés, toucher aucun de ces instruments. Il faut prendre des mesures de nature à préserver l'ouvrier contre les projections de copeaux ou d'éclats.
95. Le nettoyage, la réparation et le graissage sont en principe défendus pendant la marche de la machine. Ces opérations ne sont autorisés qu'à titre exceptionnel dans ces conditions.

Machines-outils travaillant le métal

96. Dans les machines à forer, la bobine doit être maintenue en bon état, et le foret ne doit présenter aucune saillie.
97. Dans les tours, la trajectoire des disques plans animés d'une rotation rapide, doit être entourée d'un organe protecteur.
98. Dans les machines à raboter, les trajectoires des pièces qui dépassent le banc doivent être entourées d'un organe protecteur.
99. Les meules de plus de dix-huit pouces de diamètre ou celles qui font plus de 150 tours à la minute ne doivent être calées sur l'arbre qu'à l'aide de rondelles et non à l'aide de coins en bois.
100. Les meules doivent être entourées d'organes protecteurs (grilles, cloisons). Les disques en bois doivent être formés d'au moins deux morceaux composés chacun de plusieurs segments.
101. Les balanciers doivent être entourés d'une balustrade ou bien leur barre doit porter un anneau de protection, afin d'éviter que les boules du balancier ne blessent le personnel.

Machines-outils travaillant le bois

102. Les scies circulaires doivent être munies de calottes ; par-dessous la table, elles doivent être entourées d'une caisse de protection. Cette dernière disposition s'applique aux scies à ruban.

Monte-charges

103. Les monte-charges, ascenseurs et élévateurs seront guidés et disposés de manière que la voie de la cage du monte-charge et des contre poids soit fermée ; que

la fermeture du puits à l'entrée des galeries s'effectue automatiquement ; que rien ne puisse tomber de la cage du monte-charge dans les galeries ni dans les puits.

104. Pour les monte-charges destinés à transporter des hommes, la charge devra être calculée au tiers de la charge admise pour le transport des marchandises, et les monte-charges seront pourvus de freins, chapeaux, parachutes ou autres appareils préservateurs.

105. Les portes des plates-formes doivent, pour les monte-charges réservés aux marchandises, présenter à l'extérieur la mention suivante :

“ *Monte-charge de tonnes.* ”

“ **PASSAGE INTERDIT** ”

“ Interdit à la circulation du personnel ”

106. Les monte-charges destinés aux marchandises ne peuvent être employés que par l'ouvrier qui leur est affecté, et seulement dans le cas où ils sont munis d'un parachute.

107. Les monte-charges qui se trouvent à l'extérieur des bâtiments doivent être munis au niveau de leur plateforme inférieure de chargement d'une clôture pleine de cinq (5) pieds de hauteur.

108. Des poignées doivent permettre au personnel, pendant le voyage, de se tenir dans l'appareil.

109. Les chaînes et cables des machines et monte-charges doivent être soumis à des vérifications périodiques.

110. Une vérification des diverses parties de chaque monte-charge doit avoir lieu environ tous les six mois.

111. Le fonctionnement des ascenseurs ou monte-charges, peut même être arrêté par l'inspecteur si les conditions nécessaires de sécurité ne sont pas observées.

Grues et Chèvres

112. Les chèvres à manivelles doivent être munies d'un dispositif d'arrêt. Si la charge doit descendre par son propre poids, elles doivent être munies d'un frein et d'un couvert sur les engrenages.

113. Les diverses parties doivent être soumises à une révision annuelle.

Dispositions spéciales

114. Les inspecteurs pourront en tout temps faire appel au concours des autorités de police.

115. Les établissements actuels qui demanderaient des frais trop considérables pour être rendus conformes aux prescriptions de la présente loi et des règlements faits sous son autorité, doivent cependant l'y être autant que possible, à la satisfaction de l'inspecteur.

116. Lors de la création d'un nouvel établissement, ou lorsque des changements ou agrandissements doivent être faits à un ancien établissement, les constructions doivent être faites à la satisfaction de l'inspecteur, de façon à écarter dès l'origine, les vices d'aménagement et de sécurité auxquels il serait très difficile de remédier plus tard. Dans ce but, des plans d'architecte doivent être préalablement soumis à l'inspecteur.

117. Si un établissement (bâtiment) change de destination, de manière à exiger plus de solidité, un certificat démontrant telle solidité doit être donné par un architecte à l'inspecteur.

118. Tous les règlements antérieurs concernant la sécurité des ouvriers sont annulés et remplacés par les présents règlements.

Vraie copie,

GUSTAVE GRENIER,

Greffier du Conseil Exécutif.

RÈGLEMENTS CONCERNANT L'INSPECTION

DES

Chaudières à vapeur, Soupapes de sureté, Manomètres, etc.

Approuvés par Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur en Conseil, sous l'autorité de l'acte 57 Victoria, chapitre 30, le 19 juillet 1894.

1. L'inspecteur doit s'assurer par examen et par épreuve hydrostatique, si cela est nécessaire, que la chaudière est faite de matériaux sains et sans défaut ; la limite de la pression ne doit pas excéder 150 lbs par pouce carré si la chaudière est en tôle de fer, et 190 lbs par pouce carré si elle est en tôle d'acier.

2. Avant de soumettre une chaudière à la pression hydrostatique, elle doit être ouverte ; les portes du trou d'homme et les plaques de la vidange doivent être enlevées, le dehors et le dedans de la chaudière nettoyés et balayés, etc. ; et toutes précautions doivent être prises pour faire un examen satisfaisant et effectif.

3. Dans le cas d'épreuve non satisfaisante, les défauts doivent être réparés et la chaudière éprouvée de nouveau.

4. En soumettant les chaudières en tôle de fer à l'épreuve hydrostatique, l'inspecteur prendra la pression de cent livres par pouce carré pour maximum de la pression permise comme force motrice pour une chaudière neuve de quarante-deux pouces de diamètre, faite du meilleur fer affiné, d'au moins un quart de pouce d'épaisseur, de la meilleure manière ; et il établira la pression effective de toutes les chaudières en fer, qu'elles soient d'un moindre ou d'un plus grand diamètre, d'après leur force comparativement à cette règle ; et, dans tous ces cas, l'épreuve excèdera la pression effective permise dans la proportion de cent cinquante à cent livres, et la température de l'eau dont il sera fait usage dans les épreuves n'excèdera pas soixante degrés Fahrenheit.

5. En soumettant les chaudières faites en tôle d'acier à l'épreuve hydrostatique, l'inspecteur prendra la pression de cent vingt-cinq livres par pouce carré pour maximum de la pression permise comme force motrice pour une chaudière neuve de quarante-deux pouces de diamètre, faite de la meilleure manière, avec la meilleure qualité de tôle d'acier, d'au moins un quart de pouce d'épaisseur, les trous des rivets devant être percés en place, les plaques étant ensuite séparées et les bavures ébarbées, les sutures longitudinales de la chemise étant assujéties au moyen de bandes d'acier bout-à-bout coupées en travers du grain de la tôle, et chacune de cinq huitièmes de l'épaisseur des plaques qu'elles couvrent, et tous les ourlets des plaques étant au

moins à double rangs de rivets et ayant pour le moins soixante-dix pour cent de la force de la tôle solide, et toutes les surfaces planes devant être étayées de la meilleure manière et toutes les sutures à double rangs de rivets ; et il établira la pression effective de toutes les chaudières en acier ainsi faites, qu'elles soient d'un moindre ou d'un plus grand diamètre, d'après leur force comparativement à cette règle ; et dans tous ces cas l'épreuve excédera la pression effective permise pour ces chaudières dans la proportion de cent quatre-vingt-dix à cent vingt-cinq livres, et la température de l'eau dont il sera fait usage dans les épreuves n'excédera pas soixante degrés Fahrenheit.

6. Si un inspecteur est d'opinion qu'une chaudière, qu'elle soit en tôle de fer ou d'acier, ne peut supporter avec sûreté, à cause de sa construction ou des matériaux dont elle est faite, une pression effective aussi élevée que celle ci-dessus spécifiée pour chaque espèce de chaudière respectivement, il pourra, pour les raisons qu'il devra spécialement énoncer dans son certificat, fixer la pression effective de la chaudière à moins des deux tiers de la pression d'épreuve.

7. Les règles qui précèdent seront suivies dans tous les cas, à moins que les proportions des chaudières par rapport aux cylindres, ou quelque autre chose, ne fassent voir manifestement que l'application en serait injuste, auquel cas l'inspecteur pourra déroger à ces règles, s'il peut le faire avec sûreté ; mais, en aucun cas, la pression effective permise n'excédera la proportion ci-dessus, calculée d'après l'épreuve hydrostatique.

8. La pression effective externe qui pourra être permise sur les fourneaux cylindriques et les carneaux en fer lisse soumis à cette pression, lorsque les joints longitudinaux sont soudés ou faits sous bandes bout-à-bout, sera déterminée d'après la formule suivante :—

Le produit de 90,000 multiplié par le carré de l'épaisseur de la tôle en pouces, —divisé par la longueur du carneau ou du fourneau en pieds plus 1, multipliés par le diamètre en pouces,—sera la pression effective permise par pouce carré en livres,—pourvu qu'elle ne dépasse pas celle donnée par la formule suivante :—

Le produit de 8,000 multiplié par l'épaisseur de la tôle en pouces, divisé par le diamètre du fourneau ou du carneau en pouces, sera la pression effective permise par pouce carré en livres ;

La longueur du fourneau que l'on prendra pour la première formule sera la distance comprise entre les anneaux, si le fourneau est fait avec des anneaux ; et celle des deux formules qui donnera la pression la plus basse, sera celle par laquelle l'inspecteur devra se guider.

9. Sur les surfaces planes, la pression effective ne dépassera pas six mille livres pour chaque pouce carré effectif de l'aire du profil des entretoises qui les supportent.

La pression qui sera autorisée sur les plaques formant des surfaces planes sera celle déterminée par la formule suivante :

$$\frac{C \times (T + 1)^2}{S - 6} = \text{Pression effective en livres par pouce carré, dans laquelle—}$$

T = L'épaisseur de la tôle en seizièmes de pouce ;

S = La surface supportée en pouces carrés ;

C = 100. Mais lorsque les plaques sont exposées au choc de la chaleur ou de la flamme, et que la vapeur seule est en contact avec les plaques du côté opposé, C sera réduit à 50.

10. Pour s'assurer de la force et de l'état d'une chaudière, l'inspecteur pourra, s'il le juge nécessaire, y faire percer des trous, et pourra aussi demander qu'on lui fournisse les renseignements relatifs à sa construction intérieure qui lui permettent de juger exactement de sa force de résistance.

11. Dans aucun cas, un certificat ne sera donné pour une chaudière lorsque les plaques en auront été forcées par des fiches rabattues pour ramener les uns sur les autres les trous des plaques.

12. Les trous d'homme seront renforcés au moyen d'anneaux compensateurs au moins de la même aire de profil que la plaque coupée, et dans aucun cas ces anneaux ne seront d'une épaisseur moindre que les plaques auxquelles ils sont attachés,—et les axes les plus courts de ces ouvertures, dans les enveloppes de chaudières cylindriques, devront être placés longitudinalement.

13. Quand des barres ou des cornières de fer seront employées pour soutenir le ciel du fourneau d'une chaudière, les trois cinquièmes de la pression effective admissible sur le ciel seront soutenus par des tirants partant de l'enveloppe de la chaudière et fixés au plafond.

14. Les chaudières dans lesquelles les sutures longitudinales de l'enveloppe cylindrique ne sont qu'à simple rang de rivets, au lieu d'être à doubles rangs, seront sujettes à une réduction sur la pression effective admissible pour une chaudière de la meilleure construction (telle que prescrite dans les numéros quatre et cinq des présents règlements), et le maximum de pression ne devra pas excéder, dans les chaudières construites de cette manière, quatre-vingts livres par pouce carré au lieu cent livres ou cent-vingt-cinq livres, comme il est dit dans les dits numéros quatre et cinq des présents règlements.

15. Aucune chaudière ne devra être faite de tôle à chaudière, soit en fer, soit en acier, qui n'aura pas été estampée de la marque ou du nom du fabricant, et aucun certificat ne sera délivré pour une chaudière, faite en entier ou en partie de tôle ne portant pas une pareille marque ; et avant qu'un certificat puisse être délivré pour une chaudière, le fabricant devra fournir à l'inspecteur, si celui-ci l'exige, une déclaration du nom de fabricant, de la tôle employée, de la qualité de celle-ci et de la qualité de tous les matériaux employés dans la confection de la chaudière.

16. Pendant la confection de toute chaudière à vapeur en cette Province, l'inspecteur des établissements industriels du district pourra la faire inspecter, et, en tout temps pendant cette confection, l'inspecteur des chaudières à vapeur aura accès à la chaudière.

17. Aucune chaudière ni aucun tuyeau ne seront approuvés s'ils sont faits en entier ou en partie de mauvais matériaux, ou s'ils sont dangereux à cause de leur forme, des défauts de l'ouvrage, de leur détérioration par l'usage, de leur vétusté, ou pour toute autre cause.

SOUPAPES DE SÛRETÉ, MANOMÈTRES, ETC.

18. Tout inspecteur qui inspectera, visitera ou examinera les chaudières ou appareils à vapeur, devra s'assurer que les soupapes de sûreté sont de dimensions convenables, en nombre suffisant, d'un jeu facile et en bon état de service, et qu'elles sont chargées de manière seulement à s'ouvrir à la hauteur ou au-dessous de la pression effective autorisée.

19. Les robinets et soupapes des chaudières seront solidement faits, et dans aucun cas il ne devront être fixés aux chaudières par des vis dans la tête, à moins que, pour plus de sûreté, il ne soit posé des brides boulonnées en outre de l'attache susmentionnée.

20. Nulle soupape, dans quelque circonstance que ce soit, ne devra jamais être chargée ou manœuvrée de manière à ce qu'une chaudière soit soumise à une pression plus forte que celle permise par l'inspecteur lors de la dernière inspection.

21. Les soupapes seront éprouvées par un inspecteur avant d'être employées ; et nul inspecteur ne délivrera de certificat à moins que la chaudière, ou chacune des chaudières, s'il y en a plus d'une, ne soit munie d'une soupape de sûreté.

22. Chaque soupape de sûreté posée ou attachée à une chaudière après l'adoption de ce règlement, aura un jeu au moins égal à un quart de son diamètre ; les ouvertures destinées au passage de la vapeur, en entrant ou en sortant de la soupape, auront une aire au moins égale à celle de la soupape, de même que le tuyau de décharge de la vapeur, et le tiroir de la soupape aura un tuyau de décharge de trop-plein ; si le levier d'une soupape de sûreté à levier n'a pas une douille en cuivre, sa goupille sera en cuivre ; l'on ne permettra pas de laisser travailler fer sur fer ; chaque soupape de sûreté sera munie d'un levier à engrenage, de manière qu'elle puisse être manœuvrée à bras, soit de la chambre de la machine ou du foyer.

23. L'aire de toute soupape de sûreté ou l'aire collective de toutes les soupapes de sûreté d'une chaudière faite ou posée après l'époque susdite, ne sera pas inférieure à un demi-pouce carré pour chaque pied carré de la surface de grille dans ou sous la chaudière.

24. Il sera placé, dans un lieu apparent et d'un accès facile, un manomètre convenablement construit, qui indiquera en tout temps la pression exacte de la vapeur dans la chaudière.

25. Une marque très apparente devra indiquer sur l'échelle du manomètre la limite que la pression effective ne devra pas dépasser.

26. Chaque chaudière sera munie d'un indicateur convenable, capable d'indiquer le niveau de l'eau de la chaudière en tout temps.

27. Si l'inspecteur des chaudières à vapeur est satisfait il délivrera un certificat en triplicata de la forme suivante :

CERTIFICAT D'INSPECTION DE CHAUDIÈRE A VAPEUR.

.....189.

No.....

Nom.....

Localité.....

Comté.....

Je, soussigné, certifie avoir examiné et éprouvé par pression hydrostatique la chaudière à vapeur de M.
 manufacturier, No.....
 rue..... à une pression de (.....)
 livre au pouce carré, et qu'elle peut porter avec sûreté une pression de.....
 (.....) livres de vapeur, et pas plus.

Ce certificat est retournable à l'Inspecteur des manufactures.....
 d'ici à.....

Soupape de sûreté.....

Soupape d'arrêt.....

Manomètre.....

Robinet d'épreuve.....

Appareil alimentaire.....

Soin général.....

Age de la chaudière.....

Etat de la chaudière.....

Soupape de vidange.....

L'Indicateur du niveau de l'eau.....

Remarques.....

Honoraire \$.....

Charretier.....

Passage

.....
Inspecteur des C. à vapeur.

Il en donnera deux au patron et gardera le troisième pour lui-même.

28. Toute dispute ou contention entre le propriétaire de chaudières à vapeur et l'inspecteur des chaudières à vapeur sera réglée par l'inspecteur en chef des manufactures ; mais on pourra appeler de sa décision au Commissaire des Travaux Publics.

29. L'inspecteur des chaudières à vapeur devra donner, chaque fois qu'il en sera requis par l'inspecteur en chef des établissements industriels, copie de tous les certificats d'inspection de chaudières qu'il aura délivrés.

30. Nul inspecteur ne pourra donner un certificat s'il est intéressé directement ou indirectement dans la construction ou la vente des chaudières à vapeur à examiner, ou employé pour le patron qui fait inspecter ses chaudières.

31. Sont exceptées de l'application de la loi 57 Vict., ch. 30, relativement à l'inspection des bouilloires et conduites à vapeur et moteurs, toutes les fabriques de de beurre et de fromage de la Province.

(Vraie copie) GUSTAVE GRENIER,
Greffier Cons. Ex.

ADDENDA.

AGRANDISSEMENT DU PALAIS DE JUSTICE DE MONTRÉAL.

État des dépenses faites depuis 1er juillet 1890 jusqu'au 15 Novembre 1894, montrant :

- 1o. Celles qui ont été payées avant le 21 décembre, 1891.
- 2o. Celles qui ont été autorisées avant le 21 décembre 1891, mais payées depuis cette date.
- 3o. Celles qui ont été autorisées et payées depuis le 21 décembre 1891.

	Payé avant le 21 décembre 1891.	Autorisé avant le 21 déc. 1891 mais payé depuis cette date.	Autorisé et payé depuis le 21 déc. 1891.	Total.
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
1 Annonces	323 30			323 30
2 Charles Berger	122,500 00	92,825 07		215,325 07
3 Berger, St-Louis & Cousineau			351,231 55	351,231 55
4 Perrault & Mesnard	6,737 50	5,000 00		11,737 50
5 Raza & Hutcheson				
A. Raza	\$19,593 35			
A. C. Hutcheson	3,917 02			
Raza & Hutcheson	710 35			
			24,220 72	24,220 72
6 Ameublement :				
P. Vallière	\$60,000 00			
H. Nightingale	217 00			
	60,217 00			60,217 00
7 Ventilation		7,000 00	9,951 00	16,951 00
8 Ascenseurs et bouilloires			15,794 74	15,794 74
9 Ouvrages en ciment (spéciaux)			1,241 50	1,241 50
10 Bancs des juges,—Cour d'Appel.			1,006 00	1,006 00
11 Plomberie spéciale	253 74			253 74
12 Shérif de Montréal ; dépenses extraor- dinaires	984 69		11,828 03	12,812 72
13 Surveillance	680 00	187 50	2,074 02	2,941 52
14 Frais légaux			2,642 50	2,642 50
15 Divers—(assurances extra, impression, traduction, etc.)	390 00	240 00	1,208 01	1,838 01
	192,086 23	105,252 57	421,198 07	718,536 87

Payé avant le 21 décembre 1891 192,086 23

Autorisé avant le 21 décembre 1891, mais payé depuis cette date... 105,252 57

297,338 80

Autorisé et payé depuis le 21 décembre 1891

421,198 07

\$718,536 87

Québec, 15 novembre 1894

W. G. PETRY, *Comptable.*

 DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

ÉTAT de toutes les sommes payées pour l'agrandissement du Palais de Justice de
Montréal, depuis le 1er juillet 1890 jusqu'au 20 novembre 1894.

1890

Juillet	4.—“ Daily Telegraph,” Québec—demandes de soumissions.....	\$ 30 00
“	24.—“ L'Electeur,” “ “ “.....	30 00
“	24.—“ La Justice,” “ “ “.....	30 00
“	24.—“ L'Etendard,” “ “ “.....	27 27
“	24.—“ La Patrie,” “ “ “.....	30 00
Août	6.— “ “ “.....	30 00
“	6.—“ L'Electeur,” “ “ “.....	30 00
“	11.—“ Le Progrès de Valleyfield,” “ “ “.....	7 00
“	11.—“ L'Aurore,” Montréal, “ “ “.....	5 00
“	12.—“ Le National,” “ “ “.....	7 80
“	13.—“ L'Etendard,” “ “ “.....	2 73
“	14.—“ Le Trait d'Union,” “ “ “.....	15 00
“	14.—“ L'Etendard,” “ “ “.....	18 00
“	18.—“ The Shareholder,” “ “ “.....	5 50
Septembre	19.—Perrault & Mesnard, architectes—plans, etc.....	2,737 50
Octobre	28.—Charles Berger, entrepreneur—sur contrat	25,000 00
Décembre	10.—“ Le Franco-Canadien,”—demandes de soumissions	7 50

1891

Janvier	16.—Perrault & Mesnard, architectes—à compte	2,000 00
“	26.—Charles Berger—sur contrat	25,000 00
Février	16.—J. O. Neville—surveillance	75 00
Mars	21.—Chs. Berger—sur contrat	10,000 00
“	23.—Le Barreau de Montréal—assurance, risques d'ouvriers... ..	240 00
Avril	7.—Tessier, Delage et DeLéry, notaires — services professionnels.....	150 00
“	20.—J. O. Neville—surveillance	147 50
Mai	19.—Le Shérif de Montréal—dépenses extraordinaires.....	984 69
“	22.—J. O. Neville—surveillance	65 00
Juin	15.—John McShane— “ “.....	65 00
Juillet	16.—The “ Herald ” Co.—demandes de soumissions.....	47 50
“	16.—John McShane—surveillance.....	65 00
“	17.—Leclerc, Pelletier et Brosseau—travaux en plomberie.....	253 74
“	17.—H. Nightingale—meubles.....	217 00
“	23.—P. Vallière, Québec—à compte sur ameublement.....	60,000 00

A reporter..... 127,323 73

		Report.....	127,323 73
Août	12.—	Chs. Berger—sur contrat	22,676 27
"	12.—	" "	17,323 73
"	25.—	" appareils de chauffage, gaz et plomberie.....	9,000 00
"	26.—	" murs de corridor, poutres, etc.....	13,500 00
Septembre	3.—	John McShane—surveillance.....	65 00
"	7.—	Perrault & Mesnard, architectes—à compte.....	2,000 00
"	22.—	John McShane—surveillance.....	67 50
Octobre	21.—	" "	65 00
Novembre	17.—	" "	65 00
Décembre	24.—	" "	62 50
1892			
Février	10.—	Le Barreau de Montréal—assurances, risques d'ouvriers...	240 00
"	10.—	Howard & Morse, New-York—appareils de ventilation....	7,000 00
"	16.—	John McShane—surveillance.....	60 00
"	20.—	Charles Berger—sur contrat.....	25,000 00
"	23.—	John McShane—surveillance.....	65 00
Avril	23.—	Charles Berger—sur contrat	20,000 00
"	23.—	Perrault & Mesnard, architectes—à compte.....	5,000 00
Juin	30.—	A. Raza, architecte—plans, etc.....	3,596 57
"	30.—	A. C. Hutcheson— "	3,596 57
"	30.—	Raza & Hutcheson, architectes—plans, etc.....	710 35
"	30.—	Le Shérif de Montréal—dépenses extraordinaires.....	1,694 94
"	30.—	" "	1,459 06
Septembre	6.—	Charles Berger—ouvrages extra	47,825 07
Octobre	4.—	Le Shérif de Montréal—dépenses extraordinaires.....	1,347 52
"	28.—	" "	1,041 34
Septembre	27.—	J. B. Plamondon—traduction de rapports.....	\$14.00
"	27.—	C. E. Gauvin, " "	8.00
"	27.—	A. Genest, " "	5.00
"	27.—	N. Legendre, " "	9.50 36 50
Octobre	7.—	L. Brousseau—impression de rapports.....	70 65
"	31.—	J. E. Trottier—surveillance.....	65 00
Novembre	11.—	" "	65 00
"	17.—	Berger, St-Louis et Cousineau—estimation 1, ouvrages en dehors du contrat.....	21,597 96
"	17.—	Berger, St-Louis et Cousineau—estimation 1, ouvrages sur contrat.....	700 04
"	17.—	Estimation 1—ouvrages extra.....	274 06
A reporter.....			333,594 36

	Report.	333,594 36
Décembre	3.—“Daily Mercury”—impression de rapports.....	70 45
“	5.—J. E. Trottier—surveillance.....	62 50
“	27.—“ “	67 50
“	31.—Berger, St-Louis et Cousineau—ouvrages extra dans la cave, spécial	5,863 62
1893.		
Janvier	18.—Le shérif de Montréal—dépenses extraordinaires	815 64
Février	1.—D. Girouard, C. R.—arrhes <i>re</i> Berger vs. la Reine.....	500 00
“	1.—Le shérif de Montréal—dépenses extraordinaires.....	440 17
“	9.—J. E. Trottier—surveillance, travail de nuit.....	70 00
“	9.—“ “	62 50
“	11.—Jos. Venne—gardien de nuit.....	51 00
Mars	1.—Le shérif de Montréal—dépenses extraordinaires ..	1,770 79
“	3.—J. E. Trottier—surveillance	60 00
“	13.—Jos. Venne—garde de nuit.....	45 63
Avril	4.—“ “	45 63
“	4.—J. E. Trottier—surveillance.....	67 50
“	14.—“ “ de nuit.....	40 00
“	18.—P. Leclaire, avocat, avance sur honoraires.....	200 00
“	22.—Barreau de Montréal—Assurance, risques d'ouvriers.....	240 00
“	26.—E. G. Barratt & Co.—ventilation.....	1,000 00
Mai	3.—J. E. Trottier—Surveillance.....	62 50
“	4.—Hon. G. A. Nantel, Commissaire—dépenses de voyages spéciaux à Montréal, du 5 avril au 2 mai 1893.....	35 25
“	4.—Jos. Venne—garde de nuit.....	45 63
“	22.—Le shérif de Montréal—dépenses extraordinaires.....	439 65
“	26.—Hon. G. A. Nantel, Commissaire—dépenses de voyage spécial à Montréal, du 10 au 22 mai 1893.....	22 50
Juin	7.—P. Leclaire, avocat—à compte sur honoraires.....	400 00
“	9.—J. E. Trottier—surveillance	67 50
“	9.—“ “ de nuit.....	43 75
“	9.—Jos. Venne—garde de nuit.....	45 63
“	20.—Berger, St-Louis & Cousineau—Est. 2, contrat.....	5,863 86
“	20.—“ “ Est. 2, extras, à compte... ..	50,000 00
“	21.—“ “ Est. 3, extras.....	32,184 63
“	28.—A. C. Hutcheson, architecte—Estimés.....	320 45
“	28.—Berger, St-Louis & Cousineau—Est. 4, Extras.....	22,743 14
“	30.—J. E. Trottier—surveillance.....	65 00
“	30.—“ “ de nuit.....	27 50
A reporter.....		457,434 28

	Report.....	457,434 28
Juin	30.—Jos. Venne—garde de nuit.....	45 63
"	30.—Berger, St-Louis & Cousineau—Est. 2, extras, balance.....	6,056 96
Juillet	25.—" Est. 5, extras.....	16,586 66
"	26.—" Est. 6 "	21,991 47
Août	5.—A. Raza, architecte—honoraires	9,193 12
"	15.—Joseph Venne—garde de nuit	45 63
"	16.—J. E. Trottier—surveillance	65 00
"	16.—" " de nuit.....	17 50
Septembre	1.—Gabriel Desgeorges—Extincteurs de feu.....	150 00
"	11.—Joseph Venne—garde de nuit.....	45 63
"	11.—J. E. Trottier—surveillance de nuit.....	26 25
"	11.—" "	67 50
"	11.—D. Girouard, C. R. honoraires <i>re</i> Berger vs la Reine	995 00
"	27.—Berger, St-Louis et Cousineau—Est. 7, extras, à compte...	40,531 93
"	27.—Le Shérif de Montréal—dépenses extraordinaires.....	638 63
Octobre	9.—J. E. Trottier—surveillance.....	65 00
"	9.—" " de nuit.....	25 00
"	9.—Jos. Venne—garde de nuit.....	45 63
"	13.—Exhaust Ventilator Co.—appareils de ventilation.....	2,070 00
"	13.—" moteurs électriques	4,360 00
Novembre	6.—Berger, St-Louis et Cousineau—Est. 8, extras, à compte...	68,326 76
"	14.—J. E. Trottier—surveillance.....	65 00
Décembre	6.—Howard et Mørse—appareils de ventilation	2,521 00
"	14.—J. E. Trottier—surveillance	65 00
"	14.—" " de nuit.....	16 25
"	19.—Miller Bros. et Thoms—Est. 1, déplacement, etc., de deux ascenseurs	5,200 66
"	29.—J. E. Trottier—surveillance.....	65 00
1894		
Janvier	15.—Berger, St-Louis et Cousineau—Est. 9, extras, à compte ...	13,468 96
"	15.—P. Leclair, avocat—honoraires, etc., <i>re</i> Berger vs la Reine.	300 00
"	26.—Berger, St-Louis et Cousineau—Est. 10, extras, à compte..	13,937 91
"	26.—A. Raza, architecte—honoraires, etc., à compte.....	4,000 00
Février	3.—J. E. Trottier—surveillance.....	62 50
"	12.—D. Girouard, C. R.—honoraires, <i>re</i> Berger vs la Reine.....	204 00
"	19.—Le Barreau de Montréal—assurance, risques d'ouvriers ...	150 00
"	28.—" Firmite Concrete Paving Co."—Est. 1, planchers en ciment..	1,241 50
Mars	6.—J. E. Trottier—dépenses de bureau.....	86 14

A reporter..... 670,167 50

	Report.....	670,167 50
Mars	6.—Berger, St-Louis et Cousineau—Est. 1 spécial..	\$6,665 23
"	6.—" " 2 " ..	451 73
		<hr/> 7,116 96
"	6.—" " 11, extras, à compte...	13,986 63
"	9.—J. E. Trottier—surveillance.....	60 00
"	12.—Garth & Co.—Est. 1, travaux aux bouilloires, aux ascen- seurs, &c	10,594 08
"	29.—Le Shérif de Montréal—dépenses extraordinaires.....	1,686 84
Avril	6.—Berger, St-Louis et Cousineau—à compte sur retenues des estimations 7, 8, 9, 10 et 11.....	10,000 00
"	10.—La Corporation de Montréal—tuyaux d'alimentation	168 52
"	10.—J. E. Trottier—surveillance.....	67 50
"	27.—Barreau de Montréal—assurance, risques d'ouvriers..	90 00
Mai	4.—J. E. Trottier—surveillance.....	62 50
"	5.—Le Shérif de Montréal—dépenses extraordinaires.....	493 45
"	22.—A. Raza, architecte—honoraires, etc., balance.....	2,803 66
Juin	30.—P. Donnelly, Montréal—construction des bancs des juges, pupitres etc.....	844 00
"	30.—P. Donnelly—travaux extras.....	162 00
Juillet	27.—Thos. Owens—rapports sténographiques re Berger vs la Reine	88 00
"	27.—J. L. Cedras, avocat, Montréal, services professionnels, re Berger vs la Reine	43 50
Septembre	24.—J. E. Trottier—surveillance	101 73
		<hr/> \$718,536.87

W. G. PETRY,

Comptable.

Québec, 20 novembre, 1894.

TABLE DES MATIÈRES.

	PAGE.
PERSONNEL DU DÉPARTEMENT	II
RAPPORT DU COMMISSAIRE.....	III
APPENDICE No 1.—TRAVAUX PUBLICS.	
Rapport de M. Charest, ingénieur.....	1
Rapport de M. Raza, architecte.....	10
Ordre en Conseil et contrat concernant l'ameublement du Palais de Justice de Montréal, etc.....	15
Ordre en Conseil et contrat concernant les murs d'enceinte du Palais Législatif, etc.....	28
APPENDICE No 2.—CHEMINS DE FER.	
Rapport de M. Moreau.	40
État No 1, nombre de milles de chemins de fer construits et subventions payées du 1er novembre 1893 au 1er octobre 1894.....	49
État No 2.—Subventions non périmées, etc	70
Chemin de fer Q. M. O. & O.....	99
Rapport de M. Vallée.—Tableau.—Nombre de milles de chemins de fer en exploitation dans toute la province.....	102
APPENDICE No 3.—PONTS MÉTALLIQUES.	
Rapport de M. Garneau.....	108
APPENDICE No 4.—INSPECTIONS.	
Voyages d'inspections de M. Vallée.....	111
“ “ de M. Charest.....	112
“ “ de M. Trudelle.....	113
APPENDICE No 5.—ÉTABLISSEMENTS INDUSTRIELS.	
Composition du bureau des inspecteurs, etc	115
Rapport de M. Lessard, président.....	116
Règlements concernant les établissements industriels.....	121
Règlements concernant l'inspection des chaudières à vapeur.....	131
ADDENDA.—Sommes payées depuis le 1er juillet 1890 jusqu'au 20 novembre 1894 pour l'agrandissement du Palais de Justice de Montréal.....	137