

RAPPORT GÉNÉRAL
DU
COMMISSAIRE DES TRAVAUX PUBLICS
DE LA
PROVINCE DE QUÉBEC
1893

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA LÉGISLATURE.



QUÉBEC,
CHARLES FRANÇOIS LANGLOIS,
Imprimeur de Sa Majesté la Reine

1893

PERSONNEL DU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

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

SIMÉON LESAGE, assistant-commissaire.

ERNEST GAGNON, secrétaire.

BUREAU DES CHEMINS DE FER.

ÉDOUARD 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.

BUREAU DE LA COMPTABILITÉ GÉNÉRALE DU DÉPARTEMENT.

W.-G. PÉTRY, comptable.

ELLIOTT FRASER, assistant-comptable.

JOSEPH ROY, commis.

BUREAU DU RÉGISTRAIRE, ETC.

F.-X. BOILEAU, régistiaire.

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 PARAD

A SON HONNEUR

L'HONORABLE JOSEPH-ADOLPHE CHAPLEAU

Lieutenant-Gouverneur de la Province de Québec.

QU'IL PLAISE A VOTRE HONNEUR,

En soumettant le rapport annuel du Ministère des Travaux Publics de la province de Québec, je ne puis m'empêcher de signaler d'abord à votre attention les résultats des dernières lois de la Législature sur la construction des chemins de fer et l'emploi des subventions votées pour cet objet.

Les compagnies sérieuses se sont mises à l'œuvre de bonne heure au printemps et ont pu construire cent cinquante milles de voie nouvelle, ce qui dépasse la moyenne obtenue chaque année depuis la Confédération.

Le paiement des gages dûs aux ouvriers employés à ces travaux s'est effectué régulièrement, dans presque tous les cas ; et, à part d'anciennes réclamations encore pendantes, le Département n'est saisi d'aucune demande contre les entrepreneurs pour gages, matériaux et droits de passage.

La dernière loi a donc mis fin aux déplorables abus provenant de l'insolvabilité ou de la négligence d'un trop grand nombre d'entrepreneurs, ou de sous-entrepreneurs, plus anxieux de faire exécuter leurs travaux et d'en toucher le prix que de solder les justes réclamations des ouvriers ou des fournisseurs de matériaux.

La loi que la législature a passée, durant la session dernière, relativement au paiement des subventions de la Province a obtenu le double résultat qu'on en attendait : la reprise immédiate des travaux et la détermination, aussi précise que possible, de l'étendue des obligations du Trésor pour subventions aux chemins de fer.

Cependant, aucune compagnie n'a été prise par surprise. Ainsi qu'on peut le voir au rapport de M. E. Moreau, directeur des chemins de fer, le Département n'a rien négligé pour faire connaître les dispositions de la loi et mettre tous les intéressés à même de s'y conformer en temps opportun.

Le *triage*, si je puis me permettre cette expression, des entreprises sérieuses d'avec celles qui ne l'étaient pas, s'est opéré sous la seule action d'une loi appliquée à tous, sans précipitation, sans parti pris et sans préférence.

Certains chemins, d'une grande utilité pour la colonisation, se trouvent privés de leurs subventions. La chose est sans doute fort à regretter; mais ces entreprises, projetées depuis longtemps, ne donnaient aucun signe de vie et figuraient cependant, au titre des charges sur le Trésor, pour des sommes considérables. Dans ces conditions, il devenait impossible d'admettre d'exception en leur faveur.

Le réseau du Lac Saint-Jean est virtuellement terminé avec l'embranchement de Chicoutimi; c'est dire que le *Royaume du Saguenay* est ouvert à la population de la région de Québec, qui compte depuis longtemps sur cet événement pour se répandre dans ce vaste et riche *back country* où l'agriculture, le commerce et le sport peuvent se donner la main pour enrichir notre pays.

Le *Montréal et Occidental* est aussi terminé, jusqu'à la Chute aux Iroquois. Après avoir traversé la chaîne des Laurentides dans toute sa largeur, sur une distance de 70 milles, de Saint-Jérôme vers le Nord jusqu'à la rivière Rouge, il nous conduit à l'entrée d'une immense plaine s'étendant jusqu'au Lac Témiscamingue. C'est la vallée de l'Ottawa Supérieur, la partie la plus riche en bois, en minerais et en terres de culture, qui reste à coloniser.

La région de Montréal à Ottawa, où se trouvent les surplus les plus forts de la population de la Province, doit trouver là un débouché naturel, facile et plein d'avenir.

Vous êtes allé, Excellence, lors de la fête d'inauguration, visiter la contrée que traverse ce chemin. Vous avez pu constater vous-même l'état de bien-être qui règne dans les différentes paroisses établies, pourtant, dans le cœur des Laurentides. Que ne faudrait-il pas attendre d'un prolongement de cette ligne à travers la plus belle partie qui reste à ouvrir, quand des résultats aussi satisfaisants ont été obtenus dans la partie la plus ingrate, la plus stérile, en apparence ?

L'ouverture de l'embranchement de Chicoutimi et celle du Montréal & Occidental sont, dans la construction des chemins de fer, les deux événements principaux de l'année. Ils devraient marquer une ère nouvelle pour la colonisation, car ce sont surtout des voies de colonisation; voilà pourquoi je me permets d'en faire une mention toute spéciale.

Les travaux du Palais de Justice de Montréal ont progressé aussi rapidement que nous l'a permis l'administration de la justice qui s'est tenue, tout le temps, concurremment avec l'exécution de nos ouvrages.

M. Raza, notre architecte, donne là-dessus toutes les explications nécessaires. Je réfère à son rapport.

Je réfère également aux différents rapports des officiers du ministère qui traitent des transactions sur certaines propriétés immobilières faites dans le cours de l'année, des travaux opérés aux divers édifices publics, aux ponts en fer, etc., etc.

Humblement soumis.

G.-A. NANTEL.

Commissaire.

QUÉBEC, 6 novembre 1893.

APPENDICE N^o 1.

EDIFICES PUBLICS.

QUÉBEC, 15 octobre 1893.

A L'HONORABLE G.-A. NANTEL,

Commissaire des Travaux Publics,

Québec.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les divers travaux exécutés, ou en voie d'exécution, aux édifices publics de la Province, sous votre contrôle, pendant la période s'étendant du 1^{er} décembre 1892 au 1^{er} décembre 1893.

HOTEL DU GOUVERNEMENT.

(Edifice de la Législature et des Départements Publics,)

Il n'y a pas eu de travaux bien importants exécutés à cet édifice, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, cette année. Parmi les quelques ouvrages qui ont été faits, le plus digne de mention est celui de la continuation des murs d'enceinte autour du terrain de l'édifice. Ces travaux sont maintenant en cours d'exécution et seront bientôt terminés.

Les trottoirs en bois sur la rue St-Augustin ont été renouvelés en entier ; les autres trottoirs sur l'avenue Dufferin, la rue Ste-Julie et la rue St-Eustache ont simplement été réparés.

Les mâts des différentes tours de l'édifice ont été renouvelés ; les anciens avaient été placés temporairement, et étaient tous plus ou moins avariés ou pourris ; quelques-uns sont tombés sous la poussée du vent.

Ils ont tous été remplacés par des mâts en bois, excepté celui de la grande tour centrale, qui est en fer ; celui-ci a été muni d'un paratonnerre. D'autres paratonnerres ont été posés sur les différents pavillons de l'édifice.

La couverture en métal a subi certaines réparations ordinaires d'entretien.

Quelques centaines de voyages de tuf ont été mis sur les chemins et avenues qui entourent l'édifice, pour leur entretien.

À l'intérieur, il a été fait à la plomberie quelques travaux absolument indispensables, tant à la tuyauterie qu'aux réservoirs et aux cabinets d'aisance. Environ quinze cabinets d'aisance, qui ne fonctionnaient plus, ont été enlevés complètement ; il en reste encore suffisamment pour le besoin de l'édifice. Ceci occasionne une économie sur les taxes à payer et sur le coût de l'entretien.

Les fournaises ont subi les réparations ordinaires.

Quelques ouvrages de menuiserie et d'ébénisterie ont été exécutés à l'intérieur de l'édifice afin de répondre aux besoins divers des différents bureaux. La majeure partie de ces travaux ont été faits par les ouvriers attachés au Département.

Des réparations ordinaires d'entretien ont été faites à la tuyauterie du gaz, à la sonnerie électrique et à la peinture.

Le musée placé dans la mansarde, du côté du Palais Législatif, a été agrandi, afin de répondre au besoins d'espace qu'il y avait par suite de l'augmentation toujours croissante des objets qui forment ce musée. Une chambre a été finie et meublée à cette fin.

Le déplacement de certains bureaux a nécessité quelques travaux de peu d'importance et l'achat de différents meubles, etc.

Le surplus de livres qui ne pouvait être logé dans les salles de la bibliothèque de la Législature, a été mis dans les mansardes donnant sur la Grande Allée, dans une chambre préparée à cette fin et munie de tablettes et de comptoirs.

PALAIS DE JUSTICE DE QUÉBEC.

Il a été fait certains changements aux bancs des jurés de la cour criminelle, ce qui a nécessité la pose d'un escalier en fer, lequel communique directement de la galerie à ces bancs. De cette manière, les jurés partent de leur chambre et se rendent aux bancs sans passer où se trouve le public.

Les planchers de cette salle ont été couverts avec du tapis linoleum, afin d'assourdir le bruit des pas, chose absolument nécessaire durant le terme de la cour.

Les travaux pour le remplacement des tuyaux en fer par des tuyaux en plomb ont été complétés cette année.

Toutes les parties en fer des solives exposées à l'air et à l'humidité dans les caves, ont été grattées et peinturées, afin de prévenir la formation de la rouille sur ces parties exposées.

Les appartements du shérif ont été terminés et l'ameublement complété. Les murs de ces chambres ont été badigeonnés, peinturés et tapissés.

Les trottoirs en bois sur la rue Desjardins ont été renouvelés.

Certaines réparations indispensables à l'appareil de chauffage ont été exécutées l'automne dernier.

La pierre d'ornementation pour les chapiteaux, bases de pilastres, moulures, etc., qui est en grès de la Malbaie (pierre argilo-siliceuse), a une tendance à se désagréger sous l'action de la pluie et de la gelée; afin d'arrêter cette désagrégation, nous avons décidé de recourir à un procédé fort recommandé en France pour le durcissement de la pierre, ciment, plâtre, etc. : l'emploi de la *marmoréine*. Si ce procédé réussit, comme nous avons tout lieu de l'espérer, d'après les témoignages qui nous viennent de France, la restauration de cette pierre coûtera comparativement bon marché.

PRISON DE QUÉBEC.

Le rejointoiement des murs de cet édifice et de la tour a été terminé.

Il a été fait certains travaux de réparations absolument nécessaires à la plomberie, à la tuyauterie, à l'appareil calorifère et au gaz. Des réparations indispensables d'entretien ont été exécutées aux maisons occupées par les gardiens Lapointe et Modler.

Les appartements du geôlier ont été rafraichis, peints et tapissés, ce qui n'avait pas été fait depuis un grand nombre d'années.

L'abat-jour du toit a été consolidé au moyen de ferrures ; il en a été de même pour la tour en pierre, qui a été ceinturée. La maçonnerie des murs est retenue par de fortes bandes en fer.

ÉCOLE NORMALE LAVAL.

Il n'y a pas eu de travaux importants de faits pour cette école, qui est maintenant placée à loyer dans l'édifice de l'Université Laval, ancien pensionnat.

TERRAIN DE LA GRANDE ALLÉE.

Une partie de ce terrain, bornée par la rue Claire-Fontaine à l'est, et par la Grande Allée au sud, comprenant une superficie 109,800 pieds, a été vendue aux Dames religieuses de l'Institut des Franciscaines Missionnaires de Marie pour \$6,588.00, c'est-à-dire un peu plus que le prix coûtant. Le reste du terrain forme une superficie d'environ 394,200 pieds, dont 280,000 sont laissés à l'usage d'un club athlétique (*The Quebec Amateur Athletic Association*) pour le prix nominal d'une piastre par an.

BUREAUX DES ARCHIVES.

Par arrangement avec les propriétaires de ce local (les Frères des Écoles chrétiennes), le gouvernement a droit d'occuper ce bâtiment jusqu'au 1er mai 1896.

SPENCER WOOD.

Il a été fait certains travaux de réparations et d'entretien au Château. Ces ouvrages, qui étaient devenus indispensables, ont été exécutés surtout à l'ameublement et aux appartements intérieurs de l'édifice.

Les meubles ont été réparés, remplacés ou retouchés, selon le besoin. Il en a été de même de la tapisserie, de la peinture, des tapis, des lustres, des miroirs, des rideaux, etc., à l'intérieur. Quelques travaux urgents ont été faits à la tuyauterie et la plomberie. Tout l'édifice à l'intérieur a été nettoyé ; les caves ont été blanchies à la chaux.

Le palier en pierre, sous le portique d'entrée, a été relevé et refait ; les rampes en pierre de l'avenue principale ont été redressées et réparées.

Le médecin hygiéniste (officier de santé) de la localité s'étant plaint de l'état actuel des canaux d'égout et des drains qui servent à égouter le bas-fond et la maison du portier, le Département a fait faire de nouveaux canaux et poser des tuyaux en grès à une certaine profondeur dans le sol. Les autres canaux (fossés ouverts) ont été refaits plus profonds.

PALAIS DE JUSTICE DE SHERBROOKE.

Un mur de soutènement, qui était en ruine et s'écroulait sous la poussée des terres a été démolie et reconstruit. Ce mur servait à retenir les terres sur lesquelles était établi un hangar, qui a été réparé en même temps.

PRISON DE SHERBROOKE

Rien n'a été fait à cet édifice cette année, sauf la restauration de la porte cochère.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE SOREL.

Les seuls travaux qui ont été exécutés cette année à cet édifice, sont les réparations faites à la couverture et la pose d'un réservoir au-dessus de la prison.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE BEAUCE.

Il a été posé à l'intérieur de cet édifice des lavabos et des évier, ainsi que de nouveaux cabinets d'aisance et un grand réservoir pour la prison.

La couverture en métal a été réparée.

La porte d'entrée a été renouvelée, et le plancher du vestibule redoublé.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE FRASERVILLE.

Les travaux actuellement en cours d'exécution à cet édifice sont la réparation des enduits intérieurs, quelques modifications à l'appareil calorifère, certains changements à la plomberie, et de plus un peu de peinture aux planchers et à la porte d'entrée.

On a fait, en outre, quelques travaux à la clôture d'enceinte; pour prévenir l'évasion des prisonniers

PALAIS DE JUSTICE DES TROIS-RIVIÈRES.

La maçonnerie, au pied des murs, à l'endroit des voûtes, a été réparée, il a été aussi posé des portes et des volets en fer à ces voûtes là où il n'y en avait pas.

La porte d'entrée a été renouvelée et les cadres des châssis maçonnes et calfeutrés. Il a été aussi fait des portes aux hangars à bois, dans la cour.

Les rayons et les armoires à l'usage de la bibliothèque des avocats ont été réparés et augmentés.

Les pupitres des avocats, dans la salle des séances, ont été renouvelés.

Certaines autres réparations à l'extérieur de l'édifice, et notamment aux dalles et dalots, ont été exécutées. Les trottoirs en bois ont été renouvelés en certains endroits et réparés en d'autres.

PRISON DES TROIS-RIVIÈRES.

Une partie des planchers en bois a été redoublée.

Le mur d'enceinte a eu les joints tirés en neuf, et son chaperon a été renouvelé.

Il a été fait une clôture neuve en bois pour entourer le terrain sur le front de l'édifice ; cette nouvelle clôture a remplacé l'ancienne, qui était en ruine.

Les portes grillées en fer, au nombre de quatorze, ont été refaites de manière à donner un grillage avec des carreaux plus petits.

Le tambour de la porte d'entrée a été renouvelé ; deux ouvertures de croisées ont été fermées en maçonnerie.

Il a été fait en outre quelques autres ouvrages de moindre importance à l'intérieur de cet édifice.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE BRYSON.

Les ouvrages donnés par contrats pour cet édifice ont été terminés dans le courant de l'année.

L'ameublement fixe de la salle des séances est à se faire ainsi que la construction des murs d'enceinte.

Les portes et volets en fer des voûtes, ainsi que les portes grillées de la prison, ont été fournies et sont maintenant fixées en place.

Il ne reste plus à faire, pour compléter cet édifice, que l'ameublement non fixe des différents bureaux et les casiers des voûtes.

PALAIS DE JUSTICE DE CHICOUTIMI.

Il n'y a eu rien de fait à cet édifice cette année.

PALAIS DE JUSTICE DE RIMOUSKI.

Quelques ouvrages de réparation et d'entretien ont été faits à la tuyauterie, à la plomberie et à l'appareil calorifère.

Il a été ajouté deux tambours extérieurs à la prison.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE SWEETSBURGH.

Les portes et volets en fer des voûtes du protonotoire, ainsi que l'ancienne fournaise, ont été réparés.

L'ameublement de la salle des séances et partie de la chambre du juge a été renouvelé.

Un nouvel appareil calorifère à eau chaude est installé actuellement dans cet édifice.

La construction d'une aile annexe a été remise à l'année prochaine, faute d'appropriation.

Quelques autres ouvrages de réparations et d'entretien ont aussi été faits à cet édifice.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DES ILES DE LA MAGDELEINE.

Rien n'a été fait cette année à cet édifice.

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

Il n'a pas été fait de travaux à cet édifice depuis l'année dernière.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE NEW CARLISLE.

Aucun ouvrage digne de mention n'a été fait là depuis quelques années.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE ST-HYACINTHE.

Les appartements du geôlier ont été réparés, peints et tapissés.

Un léger changement a été opéré à l'appareil calorifère dans les voûtes du protonotaire.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE JOLIETTE.

Un appareil calorifère nouveau à eau chaude est actuellement installé dans cet édifice.

La clôture qui entoure le terrain sur le front est aussi renouvelée.

Certains ouvrages en peinture, maçonnerie, menuiserie et autres d'entretien sont actuellement en voie d'exécution.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON D'AYLMER.

Rien n'a été fait à cet édifice cette année.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE MONTMAGNY.

Quelques ouvrages en peinture ont été faits à l'extérieur de cet édifice. Les croisées simples et doubles de la salle des séances ont été renouvelées, et il a été fait aussi certaines réparations à la couverture en métal.

Quelques travaux d'urgence sont exécutés aux puisards.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE STE-SCHOLASTIQUE.

Rien qui vaille la peine d'être mentionné n'a été fait à cet édifice cette année.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE BEAUHARNOIS.

Il n'y a eu rien de fait cette année à cet endroit.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON D'ARTHABASKA.

La clôture en bois qui entoure le terrain a été renouvelée complètement.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE PERCÉ.

Des réparations urgentes ont été exécutées à l'appareil calorifère, et un tuyau acoustique pour l'usage du juge et du protonotaire a été posé.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE LA MALBAIE.

Aucun ouvrage important n'a été fait à cet construction depuis deux ou trois ans.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE HULL.

Cet édifice est presque terminé ; il reste cependant encore l'installation de l'appareil calorifère et quelques autres menus travaux. A part cela, il y aura les portes et volets en fer des voûtes à poser, lesquels ne font pas partie du contrat actuel.

Cet édifice sera tout probablement terminé cette année. Il restera à finir l'ameublement fixe et non fixe des différents bureaux et les casiers des voûtes.

PRISON DES HOMMES DE MONTRÉAL.

Des réparations urgentes ont été faites cette année à la couverture en métal. Il en a été de même pour le perron en pierre et pour quelques ouvrages d'entretien et de réparation ; ces derniers ont été en grande partie exécutés par les prisonniers sous la direction et surveillance du geôlier.

BUREAU DU GOUVERNEMENT.

AU No 76, RUE ST-GABRIEL, MONTRÉAL.

Les cabinets d'aisance ont été renouvelés ; quelques menus réparations ont été faites à l'ameublement et à la maison en général.

BUREAU D'ENREGISTREMENT ET AUTRES.

AU No 63, RUE ST-GABRIEL, MONTRÉAL.

Les anciens cabinets d'aisance ont été renouvelés ; certains bureaux ont été réparés et peints.

MAISON No 7 RUE ST-JACQUES.

BUREAU DE LA POLICE PROVINCIALE.

Quelques réparations ont été exécutées à la menuiserie et aux cabinets d'aisance.

PALAIS DE JUSTICE DE MONTRÉAL.

Les travaux de cet édifice ont été mis sous la direction d'un architecte de Montréal.

On trouvera plus loin des renseignements au sujet de ces travaux.

Respectueusement soumis,

ELZ. CHAREST,

Ingénieur et Directeur des Travaux Publics.

PALAIS DE JUSTICE DE MONTRÉAL.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE chargé de la direction des travaux du Palais de Justice de Montréal, sur les ouvrages exécutés du 29 août 1892 à la fin de septembre 1893.

A L'HONORABLE G.-A. NANTEL,

Commissaire des Travaux Publics de la province de Québec.

MONSIEUR,

Conformément à vos instructions du 26 septembre dernier, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les travaux entrepris et complétés jusqu'à cette date pour additions, changements et réparations à l'édifice du Palais de Justice de Montréal.

CONDITION GÉNÉRALE DE LA BATISSE.

En prenant possession de la bâtisse, j'ai dû faire un examen minutieux et complet pour savoir où il fallait reprendre les travaux ; et afin de connaître la situation précise des choses, j'ai fait faire un mesurage de l'édifice, et fait préparer des plans indiquant l'état exact des travaux en voie d'achèvement.

FONDEMENTS.

Quelque chose d'assez sérieux a été découvert en examinant le sous-bassement et les fondements même de l'édifice, des excavations très considérables y ayant été faites, sans but apparent, exposant le pied de plusieurs murs et en minant d'autres. Des ouvertures informes avaient été pratiquées dans les murs, en plusieurs endroits, sans aucuns linteaux pour supporter la superstructure. Il était évidemment d'importance capitale de mettre l'édifice en état de parfaite sécurité. J'ai alors, avec l'autorisation de votre département, fait reprendre en sous-œuvre les murs de la base ainsi exposés, boucher les ouvertures non nécessaires au passage des drains, et fait construire celles qui étaient nécessaires dans la forme régulière et la dimension de portes, avec linteaux en fer pour supporter la superstructure, laquelle, dans presque tous les cas, était représentée par de lourds murs de corridors et autres murailles transversales, par des appuis de colonnes etc., et j'ai aussi fait remplir les excavations qui n'étaient d'aucune utilité. Des portes à l'épreuve du feu furent posées où cela était nécessaire pour protéger contre l'incendie la partie inférieure de plusieurs des voûtes laissées ouvertes par ces excavations.

En pratiquant une excavation pour la construction d'un tunnel pour le principal conduit d'air frais du système de ventilation, on a découvert que certaines parties des murs de soutènement des murs de corridors, et particulièrement les piliers soutenant les appuis principaux du centre de l'édifice, étaient défectueuses, insuffisantes,

et une source de danger. Ces murs ont été, en conséquence, renforcés et repris avec soin en sous-cœuvre, avec maçonnerie au ciment.

Plusieurs drains ont été réparés et modifiés pour s'appliquer aux nouveaux arrangements proposés.

TROISIÈME ÉTAGE.—SUBDIVISIONS.

Pendant l'exécution de ces travaux, je me suis occupé de la préparation des plans de divisions du troisième étage.

Pour éviter la construction de colonnes inconfortables et de mauvaise apparence semblables à celle de la Cour des enquêtes et causes sommaires de l'aile ouest du deuxième étage, j'ai fait faire les planchers formant le plafond de la nouvelle cour d'appel et les chambres des juges de l'aile est avec des solives en acier de longue portée, ce qui rend les colonnes d'appui non nécessaires.

Cet étage a été divisé (par colombages et par murs en briques où cela était nécessaire) de manière à comprendre le vestiaire, des chambres pour les juges, pour les délibérations des juges, pour les délibérations du barreau, la cour de pratique, avec deux petites cours de mérite, le bureau principal du shérif et autres bureaux.

Avant d'adopter cette distribution des pièces, j'ai consulté les juges, le shérif et autres personnes chargées de donner leur avis sur le sujet; j'ai dû aussi tenir compte de l'espace laissé à ma disposition et des exigences techniques du bâtiment. Jusqu'à présent je n'ai eu connaissance d'aucune expression de mécontentement relativement à ces dispositions.

La vaste ouverture du mur du corridor au centre de la bâtisse, immédiatement après le vestiaire, a été ménagée de manière à recevoir des colonnes dans la chambre du dôme dont on verra plus loin la description. Ayant découvert que le mur en brique renfermant l'escalier des juges, sur le côté est, n'offrait pas de sécurité, je l'ai fait démolir et reconstruire. On a constaté aussi, en faisant l'épreuve du plancher du vestiaire au-dessus de la plus longue travée du centre, et en examinant la construction, qu'il était défectueux et insuffisant pour le poids qu'il avait à soutenir. On l'a renforcé avec des solives en acier traversant d'un mur à l'autre et s'appuyant sur les quatre principales colonnes du dôme. Les colonnes en fer du vestiaire ont été entourées de terre cuite, et revêtues de plâtre.

Il a été trouvé nécessaire à l'éclairage de la chambre de toilette des chambres des juges, dans l'aile ouest, d'y construire une croisée. Une ouverture a été pratiquée dans le mur en pierre, et un châssis semblable aux autres y a été placé.

Des solives en acier furent aussi placées sous les planchers du bureau du comptable du département du Shérif, pour soutenir le poids des lourds coffres de sûreté appartenant à ce bureau.

Des lambourdes en acier, ainsi que du béton et de la terre cuite furent placés dans la chambre destinée au lavoir, dans cet étage, pour recevoir le parquet en tuiles. Un parquet en béton et en tuiles a aussi été posé au cabinet de toilette des chambres des juges de l'aile ouest.

Le corridor principal a été mis à l'épreuve du feu en faisant disparaître les solives

en bois pour y substituer des poutres en acier. On y a placé de la terre cuite et du béton pour recevoir le parquet en mosaïque. Les linteaux en bois placés entre les colonnes de fer, au dessus de la salle principale, ont été enlevés et remplacés par des solives en acier.

ESCALIERS EN FER.

Vers le même temps, le contrat pour la construction d'escaliers en fer pour les chambres privées des juges, à l'ouest, et pour le public, à l'extrémité est de l'édifice, fut donné. et les travaux mis à exécution. Ceux-ci progressent depuis lors avec le reste de l'ouvrage.

Le contrat pour escaliers en fer communiquant de cet étage à la Salle du Dôme, pour remplacer l'escalier en bois partiellement construite, a aussi été donné.

PLATRAGE.

Le plâtrage, dans cet étage, a été poussé avec la plus grande célérité ; et afin de pouvoir continuer l'ouvrage sans interruption même en hiver, des lattes système breveté ont été employées, ce qui a permis aux ouvriers de compléter l'ouvrage dans le tiers du temps qu'il aurait fallu pour l'exécuter de la manière ordinaire, et cela sans faire usage de fournaise ouverte pour faire sécher le plâtre, diminuant ainsi le risque des accidents par le feu.

Les tuyaux de l'appareil de chauffage, ainsi que ceux du gaz et de la lumière électrique, ont été mis en place dans le même temps, et à la suite les portes, les plinthes, les appuis, etc. ont aussi été posés.

L'ouvrage qui reste à faire sur cet étage consiste principalement dans l'installation des radiateurs, de l'appareil de chauffage et des différentes pièces de l'appareil d'éclairage au gaz et à l'électricité, les arcades et le plâtrage contigu aux ascenseurs, les mains-courantes des escaliers de fer, etc., cloison dans le bureau général du shérif, peinture et assemblage d'ouvrage en bois, serrures dans le vestiaire et tout l'aménagement nécessaire.

Le plancher en mosaïque a été posé et était complété à la fin d'août.

L'espace au-dessus du portique n'a pas encore de destination.

CHAMBRE DE TOILETTE.

La chambre de toilette dans cet étage est finie en tuile jusqu'à hauteur d'appui, le parquet est aussi en tuile et contient quatre cabinets d'aisance, trois lavemains, quatre urinoirs séparés par des cloisons en verre opaque. Il y a aussi deux cabinets d'aisance, un urinoir, deux lavemains pour les juges de la Cour Supérieure.

QUATRIÈME ÉTAGE.

En examinant le dôme avec soin, on a découvert que la charpente qui en supportait le poids, s'était affaïssée de six à sept pouces par endroits. Cette charpente fut aussi trouvée lâche dans ses joints, et il fut décidé de la renforcer (après l'avoir

relevée au moyen de vérins) par des solives en acier et un treillis boulonné. Au-dessous de la charpente de la galerie, les colonnes qui la supportaient furent trouvées, après mûr examen, insuffisantes pour supporter aussi le poids du dôme. Elles furent en conséquence, renforcées par des entourages en fonte.

La travée principale des solives dans le centre de la chambre formant le plafond du vestiaire, a été trouvée trop faible, et a été en conséquence renforcée au moyen de treillis boulonnés. Les soliveaux existant dans le passage de cet étage furent coupés et changés pour faire place aux cages des ascenseurs. Vers le même temps, on s'aperçut que les gouttières de la couverture des ailes est et ouest faisaient eau. Elles ont en conséquence été réparées.

Avant de commencer le plâtrage des plafonds du troisième étage des ailes est et ouest, on s'aperçut que les solives auxquelles ils devaient adhérer s'étaient affaissées, et que les plafonds eux-mêmes avaient perdu leur niveau. Après examen, on a décidé qu'il fallait relever les solives et la charpente, au moyen de vérins ; de les renforcer par des liens en fer et des boulons, et de remplacer à certains endroits quelques pièces de la charpente en bois, ce qui fut exécuté.

Des cloisons en colombage ont été faites dans les deux chambres de côté faisant face à la rue Notre-Dame, pour recevoir les évents du système de ventilation.

PLÂTRAGE.

Le plâtrage des pilastres, des murs, des plafonds, du dôme, etc., a été fait rapidement en latage breveté, pour les raisons qui nous ont guidés dans le plâtrage du troisième étage. Les garnitures des chassiss, stylobates, plinthes, etc., ont été posées.

Les tuyaux de l'appareil de chauffage, du gaz et de l'électricité ont aussi été posés. L'ouvrage qui reste à faire dans cet étage pour le compléter consiste principalement dans quelques arcades et plâtrages dans la partie qui entoure les ascenseurs, l'achèvement des escaliers en fer, la partie en bois de la façade de la galerie et la balustrade en fonte qui la surmonte, les appareils du gaz et de l'électricité, les radiateurs, etc., ainsi que le peinturage de l'ensemble.

Comme l'usage auquel est destiné cet étage n'est pas encore déterminé, l'ameublement fixe et autre ne seront pas construits maintenant.

DEUXIÈME ÉTAGE.

Après avoir complété les plans du troisième étage, je me suis occupé des changements de distribution à faire dans le deuxième. J'ai consulté à ce propos le juge en chef Sir Alexandre Lacoste, et autres personnages chargés de me renseigner, tels que les juges de la Cour Supérieure et un certain nombre de membres du barreau. Finalement la partie centrale de cet étage a été assignée à la Cour Supérieure, avec la chambre des juges qui lui est contiguë. La cour d'enquêtes et la cour sommaire, dans l'aile ouest, côté nord, ont été converties en une spacieuse cour d'enquêtes, avec vestibule, chambre de juges, et cabinet de toilette adjacent. Les anciens bureaux du shérif ont été transformés en une salle pour la cour sommaire, avec chambre de juges attenante et anti-chambre.

Pour opérer ces changements, les divisions en colombage et les plafonds ont été abattus et refaits. De nouvelles portes et fenêtres ont été posées, et le reste de la menuiserie refait. Les chambres d'enquêtes numéro deux et trois ont été modifiées de manière à placer l'antichambre des juges entre les deux, et de nouveaux murs de divisions, plafonds, portes et fenêtres ont dû être faits. La petite cour d'enquêtes a été, après consultation, transformée en une voûte avec solives en acier, arches en briques au plafond, et portes en fer au mur.

Les chambres des juges, sur le côté opposé du corridor, ont aussi été modifiées et replâtrées ; l'assemblage en a été renouvelé, et elles ont été arrangées pour l'usage de quatre juges de la cour supérieure et pour celui d'un sténographe, avec une chambre disponible adjacente.

L'ancienne chambre destinée aux assemblées du barreau ainsi que la chambre du vestiaire étaient entièrement gâchées, les divisions et les plafonds étaient abattus. On y a substitué une chambre pour les juges de Québec, une chambre pour les sténographes, une chambre de délibérations pour les juges de la Cour d'appel, avec chambre des crieurs attenante. La chambre de délibérations a été reliée avec l'étage inférieur par un escalier en fer, et avec la nouvelle cour d'appel par la chambre des crieurs. L'ancien bureau du greffier des appels et la chambre des juges adjacente ont été défaits, et l'espace qu'ils occupaient a été converti en un cabinet de toilette pour le public, en un greffe général des appels et en un bureau privé pour le greffier. Pour opérer cette transformation, il a fallu abattre les plafonds et les divisions et les refaire à neuf, construire de nouvelles portes et fenêtres, et renouveler toute la menuiserie. Un mur en terre cuite, appuyé sur une solive en fer, a été fait pour séparer le cabinet de toilette des bureaux adjacents.

L'ancienne cour d'appel, dans l'aile est, a été transformée en quatre chambres, avec antichambre, cabinet de toilette etc., pour les Juges de la cour d'appel, ce qui a entraîné la construction de nouvelles divisions, de nouveaux plafonds, de nouvelles portes, fenêtres et autres boiseries. Cela a été fait principalement durant l'exécution des ouvrages du troisième étage.

Après que les livres et les rayons de la bibliothèque eurent été transportés temporairement dans la chambre du dôme, au quatrième étage, l'espace laissé libre a été préparé pour la cour d'appel. Le plâtrage de cette Cour n'est pas encore terminé.

Le cabinet de toilette général sur cet étage a un parquet construit en terre cuite et béton recouvert de tuiles, sur solives en acier. Les stylobates sont également en tuiles. Cette chambre contient quatre cabinets d'aisance, quatre urinoirs avec cloisons en verre opaque, trois lave-mains avec robinets, et un évier, le tout parfaitement fini.

Le cabinet de toilette des dames, dans l'aile ouest, est fini de la même manière, ayant deux cabinets d'aisance et deux lave-mains.

Le vieux plancher du corridor a été enlevé, les soliveaux ont été coupés, et le tout a été remplacé par un parquet en terre cuite et béton recouvert de mosaïques et appuyé sur des solives en acier, comme il a été fait au parquet du corridor du troisième étage.

Les linteaux en bois, entre les colonnes de la grande entrée, ont été enlevés et

remplacés par des soliveaux en acier. Afin de nuire le moins possible au va et vient du public et aux affaires des bureaux, il a fallu dresser dans cet étage des échafaudages dispendieux et faire beaucoup d'arrangements temporaires. De plus, une partie considérable de l'ouvrage a dû être faite la nuit, ce qui en a augmenté le coût.

La cour supérieure a été finie et ornementée avec plafond en caissons, les colonnes en fer couvertes en terre cuite et terminées dans le style général de l'édifice, polies en ciment Keene, avec pilastres, corniches et bases dans les murs, stylobates en bois, nouveaux châssis, portes, etc

La cour d'enquêtes et la cour sommaire, dans l'aile ouest, ont été également finies, mais dans un style beaucoup plus simple.

Tout le vieux plancher de cet étage a été enlevé, les solives mises de niveau et retouchées, et un nouveau plancher en bois dur a été posé. Des stylobates en bois ont aussi été posés ainsi que des portes neuves, châssis, architraves, plinthes etc., où cela était nécessaire.

La chambre des délibérations des juges, à cause de son importance, a reçu un plafond convenablement ornementé.

L'escalier tournant en fer de l'aile est a été déplacé et reconstruit de manière à servir d'escalier privé pour les juges et à communiquer du premier étage à leur chambre de délibérations sur cet étage.

L'escalier en fer de l'entrée privée des juges a été continué à travers cet étage, ainsi que l'escalier en fer pour le public à l'extrémité du corridor de l'aile est.

Le plafond du corridor a été refait à plein cintre pour recevoir le plâtre. Il a fallu construire un échafaudage spécial avec plancher, tout le long du bâtiment, pour ne pas nuire aux affaires des Cours, dans l'exécution de ce travail. Les pilastres du passage ont été revêtus de latage en fil de fer breveté.

Tout l'appareil de chauffage a été renouvelé, de nouveaux radiateurs mis en place ainsi que la tuyauterie du gaz et les fils de la lumière électrique.

Le vieil escalier, avec ses différents paliers, a été démoli et enlevé de cet étage.

L'ouvrage qui reste à faire dans cet étage consiste dans l'achèvement du plâtre dans la cour d'appel et les travaux en menuiserie qui s'y rapportent ; l'achèvement des colonnes et pilastres avec leurs bases et chapiteaux dans la salle de l'escalier principal, les stylobates en bois et ornements de croisées ainsi qu'une entrée extérieure pour la Cour Supérieure ; la pose du reste du plancher en mosaïque du corridor et du grand parquet du passage (maintenant en voie de construction), des appareils et lampes du gaz et de l'électricité, et la construction de tout l'ameublement fixe des salles de séance et des différents bureaux.

PREMIER ÉTAGE.

Les travaux de cet étage ont été commencés après consultation avec l'honorable juge-en-chef Lacoste, le greffier de la Couronne M. Sicotte, le protonotaire M. Turcotte, son député et les officiers de son département, en particulier M. Collard et M. Champoux, ainsi qu'avec M. Saint-Pierre, comme représentant le barreau, et après préparation de plusieurs plans préliminaires qui leur ont été soumis ; et nous en sommes arrivés à la disposition actuelle des pièces qui le composent.

La grande salle du centre a été choisie pour la cour de circuit, avec une chambre de juges du côté est. Cet appartement a été renouvelé en entier ; le plafond en a été replâtré en caissons et solives en acier ; des pilastres ont été posés sur le mur ; les fenêtres, portes, stylobates, menuiserie, etc, ont été renouvelés.

Le département du protonotaire reste au même endroit, mais il a été entièrement refait, les divisions en colombage ayant été enlevées pour opérer divers changements. Et pour faciliter une nouvelle distribution des pièces, les chambres des juges, qui étaient au nord du corridor, ont été ajoutées à ce département.

Le grand greffe a été défait en entier, puis replâtré avec plafond à caissons et solives en acier, et a reçu aussi de nouveaux chassis, portes, stylobates et autres accessoires en menuiserie. Les planchers ont tous été renouvelés en bois franc.

Le comptoir et les pupitres, dans le grand greffe, vont être disposés en forme de fer à cheval. Le parquet de l'espace destiné au public va être fait en mosaïque : la fondation en ciment en est déjà faite.

En faisant ce changement, on a découvert que les solives qui portaient les murs du corridor, au-dessus du grand greffe, n'étaient pas suffisamment fortes. Il a fallu les renforcer au moyen de deux colonnes en fer additionnelles, et l'on a aussi renforcé la base des colonnes qui ne paraissaient pas sûres.

Une ouverture a été pratiquée dans le mur est de ce bureau pour mettre le député protonotaire et le caissier en communication avec le grand greffe, et des linteaux en acier ont été posés au-dessus. Le tout a été revêtu d'un stylobate en bois, et un nouveau plancher a été fait. La nouvelle division donne un bureau privé pour le protonotaire, M. Turcotte, un bureau et une voûte pour M. Collard, un bureau pour les estampilles, un autre pour les tutelles et un dernier pour la rédaction des jugements. Tous ces bureaux ont été plâtrés et plafonnés à neuf ; on y a posé des planchers neufs en bois franc, et toute la menuiserie, en général, y a été renouvelée.

Toute la partie est de cet étage, depuis le centre, est occupée par la cour criminelle et les bureaux qui en dépendent. J'ai trouvé assez difficile de remodeler cette cour, à cause de l'incommodité de la forme générale de cette portion de l'édifice et de la disposition gênante des colonnes qui supportent les murs du corridor supérieur, et aussi à cause du peu d'espace mis à ma disposition pour satisfaire aux besoins de tous les officiers de la cour.

On avait pensé d'abord à enlever quatre des colonnes en fer, mais cette idée fut abandonnée à cause des difficultés d'exécution qu'elle offrait, et de la dépense à encourir. Finalement, l'ouvrage a été fait tel qu'on le voit maintenant, après consultation avec M. Saint-Pierre, M. Sicotte et les juges de la cour criminelle. Il en a été de même pour la distribution des chambres et bureaux de cette cour. Pour en arriver à la disposition actuelle des pièces, il a fallu abattre toutes les divisions antérieures, défaire l'escalier en bois conduisant à l'entrée de la rue Notre-Dame, bâtir des murs en brique pour entourer l'escalier public en fer et la cour des magistrats faisant face à la rue Notre-Dame, changer la situation du corridor au moyen de colombages, construire partout de nouveaux plafonds, replâtrer les murs et corniches, renouveler les planchers en bois franc, les fenêtres, les stylobates, les plinthes et les portes.

En dé faisant les plafonds de cet étage nous avons découvert que les poutres qui supportaient le plancher de l'étage supérieur étaient tellement coupées en tous sens qu'elles étaient absolument dangereuses et insuffisantes pour soutenir le poids de ces planchers. Il a fallu poser des poutrelles au-dessous pour les appuyer depuis le mur jusqu'aux colonnes du centre de l'édifice.

Des poutres ont aussi été posées pour supporter le poids du plancher en béton et terre cuite du cabinet de toilette au-dessus de la chambre des jurés. Les poutres du plancher de la Cour ont été trouvées aussi defectueuses en plusieurs endroits, particulièrement au-dessus du Bureau de Police ; on les a réparées et là où c'était absolument nécessaire on les a remplacées par des neuves.

Les chambres des juges ont été refaites à neuf, et on y a ajouté un cabinet de toilette pourvu de toute la garniture nécessaire.

On a changé la forme primitive de la chambre des jurés et on l'a agrandie en supprimant le passage intérieur et le cabinet d'aisance ; on a construit un cabinet de toilette commode communiquant avec cette chambre et contenant quatre bassins, un siège d'aisance et un urinoir. Ces deux chambres ont été également replâtrées et pourvues d'un plancher neuf en bois franc, fenêtres, portes, plinthes et autres assemblages.

Le vieux plancher du corridor principal a été enlevé ; nous avions l'intention d'utiliser les soliveaux en bois de ce corridor, mais après en avoir fait un examen complet, j'ai trouvé que quelques-uns avaient été coupés et d'autres cassés et ne pouvaient pas servir ; alors on les a remplacés par des poutrelles en acier pour soutenir le plancher en béton, terre cuite et tuiles.

L'escalier et les paliers en bois du grand vestibule ont été enlevés. Les pilastres du passage ont été préparés pour recevoir le plâtrage.

Un escalier privé pour permettre aux juges de la Cour Criminelle de communiquer avec la chambre de délibérations du second étage a été installé au premier ; cet escalier avait été enlevé de l'extrémité est du corridor. Un escalier en fer a été enlevé de la bibliothèque pour faire communiquer la Cour Criminelle avec la Cour de Police en bas.

L'escalier de l'entrée privée des juges et l'escalier du public, à l'extrémité est, ont été posés à travers ce plancher.

Partout sur cet étage les planchers ont été renouvelés en bois franc ainsi que les fenêtres, les boiseries, les plinthes, etc. Il reste à faire dans cet étage le plancher en amphithéâtre de la Cour Criminelle, le plâtrage des colonnes et de quelques-uns des murs de l'escalier de l'entrée principale, quelques parties de la menuiserie à finir, notamment les portes, les boiseries du bas des murs, les plinthes etc., le peinturage et l'imitation partout, les comptoirs et l'ameublement fixe des diverses cours et bureaux.

Il a fallu faire dans cet étage des échafaudages dispendieux ; toute la partie supérieure du corridor et la grande entrée ont été entourées, et une bonne partie du travail a été faite de nuit.

REZ-DE-CHAUSSEE.

La première chose dont je me suis occupé en commençant les travaux de cet étage a été le changement de la Cour de Police et du bureau adjacent. Après maintes

consultations avec les juges Desnoyer et Dugas et avec M. St-Pierre, j'ai préparé plusieurs plans préliminaires ; finalement, nous nous sommes arrêtés à celui qui a été accepté, lequel j'ai fait signer par tous ceux qui étaient chargés de s'entendre avec moi pour arranger la distribution de ce département. Il en est résulté que nous avons changé la position du banc et que nous avons formé une séparation pour les enquêtes dans le bureau, et il y a eu aussi plusieurs changements d'importance moindre provenant de la nouvelle distribution.

Les chambres du grand connétable Bissonnette n'ont pas été changées, mais le mur de briques qui les séparait a été abattu ainsi que les murs de briques qui entouraient le passage conduisant à l'entrée faisant face à la rue Notre-Dame. Toutes les épaisses murailles en brique de cette partie de l'édifice reposaient sur des bases en bois qui étaient pourries et n'offraient plus aucune solidité. Une cloison en vitre a été posée pour diviser la chambre du grand connétable. Un cabinet de toilette a été arrangé dans la chambre voutée attenante à l'escalier de l'entrée principale, pour servir aux employés du premier étage ; ce cabinet contiendra trois sièges d'aisance, trois urinoirs, des lave-mains et un évier : le tout pourvu des divisions et garnitures nécessaires. Le parquet de ce cabinet de toilette est, comme les autres, en brique, terre cuite et béton recouvert en tuile ainsi que le stylobate.

La chambre d'enquêtes et la chambre des licences prourront être utilisées comme chambres pour les témoins et tels autres usage qu'il conviendra. La chambre des licences a été placée dans l'appartement contigu à l'entrée par la rue Notre-Dame. Vis-à-vis cette chambre est un autre cabinet de toilette avec parquet en brique, béton recouvert en tuile et stylobate en tuile ; ce cabinet contiendra trois sièges d'aisance, trois urinoirs, trois lavemains et un évier. Ces trois chambres ont été refaites et changées, les murs, plafond et corniches replâtrés, avec plancher neuf en bois franc, boiseries, etc.

La Cour de Police est prête à être occupée.

L'escalier privé des juges et celui qui est destiné au public (tous deux en fer) ont été prolongés jusqu'au rez-de-chaussée.

Le plancher du corridor a été enlevé et remplacé par un neuf en terre cuite et béton reposant sur des poutrelles en acier. Il n'a pas été décidé encore comment on le finirait ; on a suggéré l'asphalte.

Ce corridor forme aussi la couverture ou le dessus du grand tunnel de ventilation du soubassement.

La peinture et l'imitation restent à faire dans cet étage. Il reste aussi à poser quelques cloisons en vitre et à finir l'escalier privé conduisant à la Cour Criminelle, à ajuster et remettre en place l'ameublement fixe de la Cour de Police.

TRAVAUX DANS L'ESCALIER DU PASSAGE PRINCIPAL.

Les escaliers et paliers en bois ont été enlevés ; les murs de brique et arcades formant les côtés du passage conduisant aux ascenseurs, de même que les murs et les arches en brique adjoignant la voûte de la Couronne, ont été démolis ; le sol a été creusé et on a construit des murs formant deux caves pour l'installation des machines.

des ascenseurs. Relativement à ces ouvrages, il a fallu exécuter en sous œuvre des travaux considérables sous les murs principaux et les supports de la partie centrale de l'édifice.

ASCENSEURS.

Les travaux des ascenseurs ont été commencés par la construction des fondations en béton sur lisses en acier formant l'assise des moteurs électriques et à vapeur, dans les caves.

Les machines à vapeur ont été déplacées et replacées ; un assemblage de solives en acier a été fait au niveau du rez-de-chaussée pour appuyer les supports de l'entourage des ascenseurs. Ces travaux consistent en des tuyaux en fer forgé de $4\frac{1}{2}$ pouces, reliés entre eux par des sabots en fonte et liés eux-mêmes avec du fer cannelé et du fer forgé. Ces entourages sont près d'être terminés, et une machine est en place. Ces travaux sont poursuivis jour et nuit.

Les planchers du rez-de-chaussée ont été préparés pour recevoir la mosaïque en tuile par la pose de poutrelles en acier et de terre cuite.

ESCALIER PRINCIPAL EN FER.

Le posage des escaliers principaux conduisant du rez-de-chaussée au troisième étage, qui était en cours d'exécution à la fonderie depuis plusieurs mois, a été commencé et sera probablement terminé en entier vers le 1er de novembre prochain.

Les piliers des premiers et deuxième étages ont été construits avec des solives en acier, terre cuite et béton prêts à recevoir le plancher en mosaïque.

Deux fenêtres, au rez-de-chaussée, doivent être converties en portes, et les deux portes actuelles doivent être murées. Il reste aussi à plâtrer tous les murs, depuis le rez-de-chaussée jusqu'au troisième étage, les bases des pilastres et piédestaux, les encorbellements en brique sous les maîtres-supports du plancher du rez-de-chaussée, à construire le plancher en mosaïque et à poser des verres d'éclairage au parquet du rez-de-chaussée, faire le plancher en mosaïque sur les paliers du deuxième et du troisième étage ; poser les cloisons en bois et vitres sous la première course des escaliers, les trois portes d'entrée du rez-de-chaussée et celle du portique sur le premier étage, le stylobate en marbre autour du passage et le long de l'escalier jusqu'au premier étage, et faire toute la peinture et l'imitation.

Pour ce qui est du chauffage des moteurs à vapeur des ascenseurs, les bouilloires ont été placées dans une nouvelle position, les maîtres tuyaux ont été temporairement mis en communication avec le système de chauffage à l'extrémité est de l'édifice.

Les conduits actuels ont été déplacés de la chambre des bouilloires et on les a fait passer par les bureaux de la police au rez-de-chaussée. Il reste à construire la cheminée depuis la chambre des bouilloires, du côté est.

Les travaux du système de ventilation ont été commencés en avril 1893 par des excavations sous le corridor principal, pour un grand tunnel servant à introduire l'air frais dans tout l'édifice. Ce tunnel a été construit en briques dures posées au ciment, et le plafond en poutrelles d'acier recouvertes de terre cuite qui forment le plancher

du corridor du rez-de-chaussée. Tout ce tunnel doit être enduit de ciment de Portland et fini au poli Keene. Les ouvertures pour les éventails aspirants ont été construites ; la maçonnerie reste encore à faire au-dessus du niveau du trottoir pour l'ouverture située du côté de la place Jacques-Cartier. L'autre, qui est située dans le carré au-dessus de la chambre des bouilloires, est complétée à l'exception du chapeau.

Les sept huitièmes de l'ouvrage de la ventilation sont faits dans le soubassement. L'approvisionnement d'air frais a nécessité la construction d'une chambre pour y placer deux soufflets d'un diamètre de 13 pieds 4 pouces et trois quarts, et l'adaptation de deux voûtes dans le centre de la bâtisse pour une destination similaire, avec masses solides en briques pour les machines et les éventails des soufflets. Cet approvisionnement a nécessité encore le percement du tunnel principal en divers endroits et la construction d'ouvertures en maçonnerie solide protégées par des linteaux en acier supportant la superstructure. D'autres ouvertures dans les murs de pierres et de briques ont dû être pratiquées pour les différents conduits communiquant du tunnel principal à toutes les parties de l'édifice, y compris les étages supérieurs. Les chambres des éventails, sur la couverture de l'édifice, sont complétées, et l'installation des deux éventails appartenant au gouvernement va être faite sous peu. Les deux gros soufflets du soubassement, avec leurs moteurs, sont finis et posés, et renfermés de manière à les mettre à l'abri de la poussière.

Toute la tuyauterie métallique pour l'approvisionnement d'air frais et les conduites aux différentes cours et bureaux, à l'exception d'une petite partie dans le soubassement et le quatrième étage, est à peu près complète. Ce qui reste maintenant à faire consiste dans la construction d'ouvertures ou conduites d'air dans la chambre du dôme et dans le département de la cour de police.

Tous les registres aspirants et refoulants, et autres appareils se rattachant aux éventails, restent aussi à poser. Les registres automatiques et quelques éventails non encore posés seront mis en place lorsque les dispositions pour les recevoir auront été complétées. Cette partie de l'ouvrage ayant été ordonnée et commencée après que la plupart des travaux des deuxième et troisième étages eussent été complétés, beaucoup de coupages et de percements ont dû être faits pour donner passage aux conduites d'air, quoique, cependant, des dispositions eussent été prises préalablement pour le passage probable de conduites et autres appareils.

Ce qui précède contient une description générale d'ouvrages commencés et exécutés dans des conditions extrêmement embarrassantes pour le gouvernement et les entrepreneurs. De nombreuses suspensions de travaux et de fréquents retards se sont produits pendant l'exécution de tout ce qui est énuméré ci-dessus,—et cela à cause de la nécessité où l'on se trouvait de fournir des salles d'audience pour les séances des différentes cours, de la difficulté d'obtenir possession d'un espace suffisant pour pouvoir pousser l'ouvrage avec rapidité et économie, et de l'obligation où nous étions de faire des cloisons en bois revêtues de coton et de construire des échafaudages dispendieux qui ne pouvaient être exécutés que de nuit. Nous avons aussi été

quelquefois retardés durant les séances des cours par l'intervention de quelques juges que le bruit des marteaux incommodaient.

Beaucoup des retards ont été causés aussi par la découverte de défauts radicaux tant dans les anciens que dans les nouveaux ouvrages,—défectuosités qui ont occasionné des dépenses très considérables pour assurer la sécurité de l'édifice.

La nécessité de ces travaux imprévus a été exposée à votre département, et c'est d'après ses ordres que nous avons agi.

Un grand nombre de questions ont dû être réglées au jour le jour avec le shérif et d'autres officiers de la Cour, pour des dispositions et arrangements transitoires ; cela a absorbé beaucoup de temps et a occasionné l'emploi de bien des ouvriers ; et l'ouvrage ainsi exécuté pour des besoins temporaires n'est plus apparent dans les travaux complétés.

Je puis dire que l'ouvrage placé sous ma direction a été poussé rapidement et avec aussi peu d'inconvénients que cela était possible dans un édifice public dont aucune partie n'a été en aucun temps en la possession complète des entrepreneurs.

Le tout respectueusement soumis.

Votre obéissant serviteur,

A. RAZA,
Architecte.

Montréal, 30 septembre 1893.

VENTE D'UN TERRAIN SITUÉ COIN DES RUES CLAIRE-FONTAINE ET
GRANDE-ALLÉE, A QUÉBEC.

COPIE DU RAPPORT D'UN COMITÉ DE L'HONORABLE CONSEIL EXÉCUTIF EN DATE DU 4
FÉVRIER 1893, APPROUVÉ PAR LE LIEUTENANT GOUVERNEUR LE 7 FÉVRIER 1893.

No 56.—*Concernant la vente d'une partie du terrain situé coin des rues Claire-Fontaine
et Grande-Allée, à Québec.*

L'honorable Commissaire des Travaux publics, dans un rapport en date du quatre février courant (1893), expose : que Monseigneur C.-A. Marois, vicaire-général, de l'Archevêché de Québec, a demandé au gouvernement de lui céder, pour les Dames Religieuses de l'Institut des Franciscaines Missionnaires de Marie, une certaine portion du terrain situé coin des rues Claire-Fontaine et Grande-Allée, à Québec, acheté par le Gouvernement, en 1891, pour y bâtir une école normale ;

Que ce terrain, dans son entier, n'est actuellement d'aucune utilité à la Province, et qu'il est beaucoup plus spacieux qu'il ne serait nécessaire pour y construire une école, ainsi qu'il est dit dans le rapport de l'Ingénieur du département des Travaux publics du trois février courant ;

Que la portion demandée par Monseigneur Marois serait de 150 pieds de front sur 732 pieds de profondeur, formant une superficie totale de 109,800 pieds, pour laquelle il offre 6 centins du pied, c'est-à-dire un peu plus que le prix coûtant, soit \$6,588.00, argent comptant.

Vu que le Gouvernement paie actuellement 5% d'intérêts, aux Dames Religieuses de l'Hôtel-Dieu, sur le prix de tout ce terrain, dont il n'a aucun besoin, et vu que la vente de la lisière demandée ne peut qu'augmenter la valeur de la portion plus considérable de terrain qui restera au gouvernement, à cause des constructions que les Dames de l'Institut des Franciscaines se proposent de faire ériger, l'Honorable Commissaire recommande qu'autorisation lui soit donnée de vendre aux dites Dames Religieuses de l'Institut des Franciscaines Missionnaires de Marie, une lisière de terrain de 150 pieds sur 732 pieds de profondeur, à l'angle ouest des rues Claire-Fontaine et Grande-Allée, telle qu'indiquée par des traits bleus sur le plan annexé au

rapport susdit, soit une superficie totale de 109,800 pieds, pour la somme de \$6,588.00, argent comptant, et de signer un acte notarié à cet effet.

CERTIFIÉ,

(Signé) GUSTAVE GRENIER,
Greffier du Conseil Exécutif.

ACTE DE VENTE.

L'AN MIL HUIT CENT QUATRE-VINGT-TREIZE, le deuxième jour de Mars, ont comparu devant le Notaire Public pour la province de Québec, résidant en la cité de Québec, soussigné :

Sa Majesté la Reine Victoria, représentée à cet acte par l'Honorable Guillaume-Alphonse Nantel, Commissaire des Travaux Publics de cette Province, dûment autorisé à l'effet du présent acte par un ordre en Conseil No 56 portant la date du sept février dernier, ci-après appelée " Le Gouvernement de la Province de Québec ", ou simplement " Le Gouvernement ", d'une part ;

Et " L'Institut des Franciscaines Missionnaires de Marie ", dûment incorporé et ayant le siège principal de ses affaires en la cité de Québec, représenté au présent acte par les Révérendes Dames Marie-Joséphine de Guigné, en religion Sœur Marie de Sainte-Véronique, Supérieure, et Reine-Marie Rubin dite Sœur Marie-Fidèle du Sacré-Cœur, Marie-Anne Schlienger dite Sœur Marie de tous les Saints, Marie-Emilie Astruce dite Sœur Marie de Gethsémani, et Agnès-Marguerite Power dite Sœur Marie-Agnès d'Assise, conseillères, dûment autorisées, ci-après appelé " Acquéreurs ", d'autre part ;

Laquelle partie de la première part vend à la partie de la seconde part, ce acceptant, un terrain faisant partie du lot numéro quatre mille trois cent quatre-vingt-un, (4381), sur le plan et dans le livre de renvoi officiels du quartier Montcalm de la cité de Québec, étant la partie Est de celui que le Gouvernement de la Province de Québec a acquis des Dames Religieuses de l'Hôtel-Dieu le douze de mars mil huit cent quatre-vingt-onze, par acte devant C. Labrecque, Notaire, mesurant cent-cinquante pieds de front sur sept cent trente-deux pieds de profondeur, formant une superficie de cent neuf mille huit cents pieds, (109,800), le tout mesure anglaise, borné en front, vers le Sud, par la Grande Allée, vers le Nord, par les dites Dames de l'Hôtel-Dieu, vers l'Ouest par la venderesse et vers l'Est par la lisière de vingt pieds de terrain réservée par les Dames de l'Hôtel-Dieu et déjà livrée à la Corporation de la Cité de Québec, pour l'enlargissement de la rue Claire-Fontaine, ayant la forme indiquée par la figure C. D. E. F., sur le plan annexé à la minute du présent acte.

Pour, par les acquéreurs, jouir, faire et disposer de l'immeuble sus-décrié en pleine et entière propriété, à la charge de clôre, seuls, les parties du terrain acquis qui bornent les dites Dames de l'Hôtel-Dieu.

Cette vente est faite pour le prix de six mille cinq cent quatre-vingt-huit piastres que le Gouvernement reconnaît avoir reçu des acquéreurs avant l'exécution des présentes, dont quittance.

Dont acte à Québec, sous le numéro huit mille six cent dix-huit des minutes de Cy. Tessier, Notaire, soussigné.

En foi de quoi les parties ont signé avec le dit Notaire, lecture faite, le présent acte étant, de plus, contresigné par Ernest Gagnon, écuyer, de Québec, secrétaire du département des Travaux publics de cette Province.

(Signé) " G.-A. NANTEL, *Commissaire des Travaux Publics*,
" MARIE-JOSÉPHINE DE GUIGNÉ, en religion MARIE DE STE-VÉRONIQUE,
Supérieure.
" REINE-MARIE RUBIN, en religion MARIE-FIDÈLE DU S. C.,
Conseillère.
" MARIE-ANNE SCHLIENGER, en religion MARIE DE TOUS LES SAINTS,
Conseillère.
" MARIE-ÉMILIE ASTRUCE, en religion MARIE DE GETHSÉMANI,
Conseillère.
" AGNÈS-MARGUERITE POWER, en religion MARIE-AGNÈS D'ASSISE,
Conseillère.
" ERNEST GAGNON, *Sec. Dépt. T. P.*,
" CY. TESSIER, N. P. "

Vraie copie de la minute demeurée en mon étude.

(Signé) CY. TESSIER. N. P.

LOCATION D'UN TERRAIN SITUÉ GRANDE ALLÉE, A QUÉBEC.

(Traduction.)

Ce dixième jour d'avril de l'an de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-treize,

Devant moi, Alexandre Gauvreau, notaire public soussigné, dûment comissionné et assermenté dans et pour cette partie de la Puissance du Canada appelée la Province de Québec, résidant et pratiquant dans la cité de Québec, dans la susdite Province de Québec, est comparue :

Sa Majesté la Reine Victoria, représentée aux présentes par l'honorable Guillaume-Alphonse Nantel, Commissaire des Travaux Publics de la dite Province de Québec, dûment autorisé,

Lequel a reconnu et confessé avoir transporté et donné à bail, et par ces présentes transporte et donne à bail pour l'espace et terme de cinq ans qui commenceront à courir du premier jour de mai prochain et finiront le trentième jour d'avril mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, à la société dite *Quebec Amateur Athletic Association*, représentée aux présentes par Walter-J. Ray, écuyer, comptable de la dite cité de Québec, et Eric Dorion, écuyer, employé civil, du même lieu, agissant ici, le premier en sa qualité de Président et le second en sa qualité de Secrétaire de la dite Association, et dûment autorisés à l'effet des présentes sous et en vertu d'une résolution passée à une réunion spéciale des directeurs de la dite Association, tenue le septième jour de mars dernier, dont copie certifiée par le secrétaire de la dite Association, a été annexée aux présentes après avoir été dûment signée par les dits Walter J. Ray et Eric Dorion et, à leur demande, par moi, notaire soussigné, pour identification, les dits Walter J. Ray et Eric Dorion, ici présents et acceptant, en leur qualités ci-dessus, à savoir : toute cette partie de terrain située dans la dite cité de Québec sur le côté nord de la Grande Allée, formant partie du lot connu sur le plan du cadastre officiel et le livre de renvoi pour le Quartier Montcalm, de la dite cité de Québec, sous le numéro quatre mille trois cent quatre-vingt (4380), contenant quatre cents pieds de front sur la Grande Allée, par sept cents pieds de profondeur, tel que indiqué et marqué par des lettres sur le plan figuratif annexé aux présentes, signé par les dites parties et sur leur demande par moi, le Notaire soussigné, pour identification, du tout la dite Association se déclarant contente et satisfaite.

La dite Association, par les présentes, promet et s'engage à se soumettre et à se conformer au sujet de la dite propriété à tous les Règlements de Police maintenant en force ou qui pourront à l'avenir être établis par l'autorité compétente pour le maintien de la propreté de la ville, ainsi que des trottoirs, ruelles, cours et maisons, et renouveler le trottoir en bois quand il sera nécessaire durant le temps du présent bail, et poser des clôtures tout autour de la dite propriété ; à ne pas transporter les droits conférés par le présent bail sans le consentement par écrit du Commissaire des Travaux publics ; à payer à la Corporation la taxe de l'eau et toutes taxes ou autres redevances main-

tenant ou qui pourront, à l'avenir, être imposées sur la dite propriété ci-dessus louée, par la Corporation ou autre autorité compétente, contre le locataire ou occupant et propriétaire, et remettre la dite propriété, à l'expiration du présent bail, dans un aussi bon état et condition que la dite Association la recevra sans qu'il soit nécessaire d'aucun avis préalable à cet effet.

Le présent bail est ainsi fait pour et en considération d'une piastre par année, payable d'avance, par la dite Association au Gouvernement de Sa Majesté le premier jour de Mai de chaque année.

Il est entendu entre et par les dites parties que Sa Majesté aura le droit de vendre la propriété ci-dessus louée en tout temps pendant la durée du présent bail, la dite Association ayant la préférence d'acheter la dite propriété au prix offert et aux mêmes conditions ; et advenant le cas où Sa Majesté vendrait la dite propriété pendant la durée du présent bail, tel que dit ci-dessus, le présent bail deviendra nul et de nul effet et la dite Association sera tenue de délaisser la propriété maintenant louée le premier jour de mai suivant telle vente, sous trois mois d'avis par écrit, et dans ce cas la dite Association aura le droit d'enlever les plateformes (*Stands*) et les bâtiments érigés sur le dit terrain par la dite Association elle-même, sans indemnité quelconque de la part de Sa Majesté.

Et pour la due exécution des présentes, les dites parties ont fait élection de leurs domiciles irrévocables, savoir : Sa Majesté, au Département des Travaux Publics de cette Province, où les paiements seront faits, et l'Association sur la propriété louée, sur lesquels lieux, etc.

DONT ACTE fait et passé en la dite cité de Québec, les jour, mois et an susdits, sous le numéro deux mille neuf cent vingt-six des minutes du notaire soussigné, et signé par les dits comparants, avec et en la présence du notaire soussigné après lecture faite.

(Signé)	G.-A. NANTEL, <i>Comre Trav. P.</i>
"	ERNEST GAGNON, <i>Sec. Dép. T. P.</i>
"	WALTER-J. RAY, <i>Président Q. A. A. A.</i>
"	ERIC DORION, <i>Sec. Q. A. A. A.</i>
"	ALEX. GAUVREAU, <i>N. P.</i>

APPENDICE N^o 2

PONTS MÉTALLIQUES.

ARGENTEUIL.

PONT SUR LA RIVIÈRE ROUGE, DANS GRENVILLE.

Dans une lettre qu'il adresse, le 6 juin dernier, à l'honorable Commissaire des Travaux publics, monsieur W.-J. Simpson, député à l'Assemblée Législative, demande si quelque chose a été décidé au sujet de l'octroi que sollicite la municipalité de Grenville pour l'aider à couvrir les dépenses auxquelles elle a été entraînée pour la construction de ce pont. Le 8 du même mois, réponse est faite à monsieur Simpson qu'aucun montant ne peut être accordé aux intéressés, vu qu'il n'a pas été voté d'appropriation pour cet objet.

ARTHABASKA.

PONT SUR LA RIVIÈRE BÉCANCOUR, A STE-ANNE-DU-SAULT.

Par une requête, datée du 24 février 1893, et reçue à ce département le 16 mars suivant, l'entrepreneur des ouvrages en maçonnerie, monsieur Napoléon Pelletier, réclame la somme de \$1197.00 pour dommages et pertes qu'il dit avoir subis pendant le cours des travaux, en raison de la démolition et de la reconstruction d'une des culées. Dans un rapport adressé à l'honorable Commissaire des Travaux publics, le 16 mars 1893, monsieur l'ingénieur Lafontaine expose les motifs pour lesquels il ne croit pas qu'il y ait lieu pour le gouvernement de faire droit à cette réclamation. Ce département n'a pas donné d'autre suite à cette affaire.

BAGOT.

PONT SUR LA RIVIÈRE BLANCHE, A ST-EPHREM D'UPTON.

La balance sur les sommes dues à l'entrepreneur des travaux de maçonnerie, monsieur François Lemoine, lui a été payée le 31 décembre 1892.

BEAUCE.

PONT SUR LA RIVIÈRE CHAUDIÈRE, A ST-GEORGE.

La subvention accordée par le précédent gouvernement, et maintenue par le gouvernement actuel jusqu'au terme du procès survenu au sujet de ce pont entre les

autorités municipales et un certain nombre de contribuables, a dû être retirée à l'issue des procédures qui ont pris fin il y a quelques mois, les intéressés ayant déclaré qu'ils ne pouvaient donner suite au projet.

Le 21 mars dernier, monsieur C.-I. de Sola, agent de la Société anonyme internationale, de Braine le Comte, Belgique, demande que ce département lui donne l'ordre de remplir son contrat relatif à la construction de la superstructure métallique; dans le cas où cet ordre ne pourrait pas lui être donné, il désire recouvrer immédiatement le chèque déposé en garantie de l'exécution de cette entreprise, et réclame, en outre des intérêts sur le montant de son chèque, la somme de \$2000.00, le tout conformément à sa lettre du 30 septembre 1892.

Dans un rapport, en date du 30 mars 1893, monsieur l'ingénieur Lafontaine estime à \$2000.00 l'indemnité à accorder à l'entrepreneur, cette somme représentant moitié des bénéfices que celui-ci aurait pu réaliser en exécutant son contrat et le montant de l'intérêt sur son cautionnement.

Après avoir, au préalable, obtenu l'opinion légale de l'honorable Procureur-Général au sujet de la validité de la réclamation de monsieur de Sola, l'honorable Commissaire des Travaux publics ordonne, le 6 juillet dernier, le paiement à l'entrepreneur de la somme de \$2000.00, pour toute indemnité, telle qu'établie par le rapport de monsieur Lafontaine.

CHICOUTIMI ET SAGUENAY.

PONT SUR LA RIVIÈRE CHICOUTIMI, A CHICOUTIMI.

Les travaux de montage de la superstructure métallique sont terminés. L'épreuve du pont a été faite, le 29 août dernier, sous la direction de M. C.-E. Gauvin, ingénieur, et le pont lui-même ouvert à la circulation.

Nonobstant les prescriptions du cahier des charges fixant la date d'achèvement du montage au 24 octobre 1892, et les avis réitérés du département des Travaux publics à l'entrepreneur, la compagnie "The Dominion Bridge Co.", ce n'est que le 6 juillet dernier, que ces travaux ont été commencés.

La municipalité intéressée arguant des retards apportés à l'expédition des matériaux en vue de l'érection prochaine de la superstructure, par résolution du conseil en date du 18 octobre 1892, prie le gouvernement de voir à ce que cet ouvrage soit exécuté dans le cours de l'automne, afin de parer à tout accident qui pourrait survenir si le vieux pont en bois restait ouvert tout l'hiver à la circulation. Par lettre du 27 du même mois, le département des Travaux publics fait savoir à la municipalité que des instances seront faites auprès de l'entrepreneur pour qu'il se conforme au plus tôt aux dispositions de son contrat. Le 30 mai dernier, prenant occasion de ce que la compagnie "The Dominion Bridge Co." informe ce département qu'elle a expédié les matériaux à Chicoutimi et qu'elle se propose d'en faire le montage au mois de juillet, celui-ci lui rappelle que seule la compagnie est responsable de tout dommage pouvant résulter des retards apportés par elle à l'exécution de son entreprise.

Une somme totale de \$7900.00, en à compte sur le montant de son contrat, a été payée à l'entrepreneur de la superstructure métallique.

La somme de \$757.13 a été payée, en règlement de compte, le 11 novembre dernier, à MM. Paquet & Powers, les entrepreneurs des travaux de maçonnerie.

Aux instances successives des intéressés et de monsieur le député du comté à l'Assemblée Législative, pour que le gouvernement se chargeât des frais d'aménagement des abords du pont, l'honorable Commissaire des Travaux publics a cru devoir opposer un refus formel motivé par les conditions d'après lesquelles un octroi a été accordé à la ville de Chicoutimi pour l'aider dans la construction de cet ouvrage.

COMPTON.

PONT SUR LA RIVIÈRE AUX SAUMONS, A LINGWICK.

Sur la subvention de \$1000.00 accordée à la municipalité de Lingwick pour la construction de ce pont, une somme de \$600.00 a déjà été payée, laissant une balance de \$400.00 qui sera payée lorsque les travaux seront complétés à la satisfaction de ce département.

GASPÉ.

PONT SUR LA RIVIÈRE ST-JEAN, A DOUGLASTOWN.

Le 13 avril 1893, monsieur F.-G.-M. Dechêne, député à l'Assemblée Législative, transmet à l'honorable Commissaire des Travaux publics une requête d'un certain nombre de contribuables du Bassin de Gaspé et de Douglastown s'opposant à ce que les matériaux fournis par eux pour la construction d'un pont métallique soient cédés à d'autres personnes pour bâtir un moulin, et exprimant l'espoir que le pont sera construit.

Cette pétition est une contre-pétition à celles déjà adressées au gouvernement par un certain nombre d'intéressés afin d'obtenir que celui-ci, abandonnant le projet du pont métallique, convertisse l'aide promise éventuellement pour cet objet en un octroi de \$8,000.00,—à titre gratuit ou à titre d'indemnité pour ouvrages faits et matériaux fournis en vue de l'érection du pont—pour les aider dans la construction d'un moulin à moudre le grain.

L'honorable Commissaire a répondu à monsieur Dechêne, le 5 avril, que cette affaire a déjà été étudiée par son département et qu'un ingénieur, chargé de faire rapport, sera envoyé sur les lieux.

JACQUES-CARTIER.

PONT SUR LA RIVIÈRE DES PRAIRIES, ENTRE STE-GENEVIÈVE ET L'ÎLE BIZARD.

Les travaux de construction des maçonneries étaient terminés le 28 novembre 1892, à l'exception toutefois du rejointoiement, remis à la belle saison, et de quelques autres autres menus travaux.

Il a été payé, le 3 décembre, aux entrepreneurs Payment & Lemoine une somme de \$1672.04 pour solde de compte des travaux de réparation et de vidange des caissons des piles. Ce montant a été prélevé sur les \$3,000.00 qui avaient été retenues aux premiers entrepreneurs, MM. Guilbault & Chauret.

Dans un état de compte, au montant de \$2624.00, transmis au département des Travaux publics, le 17 janvier 1893, par MM. Payment & Lemoine, ceux-ci réclament la 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. Ce compte est approuvé, le 28 février, par l'honorable Commissaire, au montant de \$2124.00, laissant ainsi de côté la question d'indemnité. Le 2 mars, un acompte de \$2000.00 est payé aux entrepreneurs, et la balance—\$124.00—le 12 septembre dernier, après le parachèvement des travaux. Subséquemment, une somme de \$681.20 a été payée à monsieur Frs. Lemoine pour enrochement des piles.

Par lettre du 27 février 1893, monsieur Jos. A. Descarries, député à l'Assemblée Législative, demande de la part d'un certain nombre d'intéressés que des passerelles en bois soient établies aux deux extrémités du pont métallique, afin de relier celui-ci aux quais également en bois. Le 28 du même mois, l'honorable Commissaire des Travaux publics ordonne que des instructions soient données pour la construction des dites passerelles. Cet ouvrage, exécuté à la journée, après avoir été confié à monsieur A. Lacroix, était terminé le 14 mars dernier. Le compte de l'entrepreneur, au montant de \$390.67, comprenant le coût de certains travaux aux garde-grève, a été réglé le 28 juillet dernier.

Monsieur le notaire J. A. Chauret, de Ste-Geneviève, transmet à ce département, le 2 janvier 1893, au nom des premiers entrepreneurs des travaux en maçonnerie, MM. Guilbault & Chauret, un factum à l'appui d'une réclamation, établie au chiffre de \$11747.00, pour ouvrage exécuté, dommages etc. et indemnité.

Après avoir soigneusement étudié et vérifié les items dont se compose cette réclamation, monsieur l'ingénieur Lafontaine, dans un rapport qu'il adresse, le 1er février, à l'honorable Commissaire, conclut à la réduction du chiffre des entrepreneurs à la somme de \$5396.46.

En vertu d'un transport consenti par MM. Guilbault & Chauret en faveur de la banque Jacques-Cartier, de Montréal, le montant de \$5396.46, tel que porté au rapport de monsieur Lafontaine, a été payé à monsieur le gérant de la banque susdite le 29 juillet dernier.

Le compte de MM. Boileau & frères, les entrepreneurs des travaux de construction des garde-corps en bois, n'ayant pas été approuvé par M. l'ingénieur Lafontaine, le montant devra en être débattu entre les parties intéressées. Cependant le paiement d'une somme de \$400.00 a été autorisé sur ce compte.

Les travaux de montage de la superstructure métallique étaient complètement terminés le 17 janvier dernier. Le lançage, auquel il a été procédé quelques jours plus tard, a été effectué à la satisfaction entière de monsieur l'ingénieur du service technique.

La balance sur le prix du contrat, soit \$9000.00, plus \$2233.25 pour majoration de poids —formant un total de \$11233.25—ont été payées le 8 août dernier à l'entrepreneur, la Société anonyme internationale, représentée par le Crédit Général de Belgique, celui-ci par M. C.-I. de Sola. Un premier paiement à compte de \$6830.00 avait été fait le 3 décembre précédent.

La somme de \$57.06 a été payée, le 28 juillet, à M. A. Lacroix, représenté par M. de Sola, pour goudronnage des lambourdes de la surperstructure métallique.

A titre d'indemnité, il a été payé, le 3 août dernier, une somme de \$835.00 à M. C. I. de Sola pour dommages soufferts par l'entrepreneur de la superstructure, en raison des retards apportés par le gouvernement dans l'exécution des supports en maçonnerie.

KAMOURASKA.

PONT SUR LA RIVIÈRE OUELLE, DANS LA TRAVERSE DE LA MUNICIPALITÉ DE CE NOM.

Il a été payé, le 21 janvier 1893, à monsieur François Soucy, l'entrepreneur des travaux de maçonnerie, une somme de \$270.00 pour solde de compte.

LAC ST-JEAN.

PONTS SUR LA PETITE DÉCHARGE DU LAC ST-JEAN, A ST-JOSEPH D'ALMA.

Le compte de l'entrepreneur des travaux de maçonnerie, monsieur Frs. Lemoine, a été soldé le 5 décembre 1892 par le paiement d'une balance de \$1858.50.

Monsieur François Gagné, de St-Joseph d'Alma, a été chargé par ce département de la confection d'un ponceau en bois au-dessus de la glissoire du gouvernement fédéral, des garde-corps à ériger aux abords des ponts métalliques, ainsi que de certains travaux de réparations aux remblais.

L'épreuve des superstructures, à laquelle il a été procédé dans le cours du mois de juin par monsieur l'ingénieur du service technique, a donné les résultats les plus satisfaisants. En conséquence, la balance de \$7000.00 restant due sur le montant du contrat, a été payé à l'entrepreneur, la Société anonyme internationale, le 7 août dernier, le premier paiement a/c, \$4.792.00, ayant été fait le 1er décembre 1892.

Il a été payé, le 28 juillet, une somme de \$62.35 à monsieur C. I. de Sola, en faveur de M. A. Lacroix, pour goudronnage de bois, taillage de pierres, réparations de maçonnerie, etc.

LÉVIS.

PONT "GARNEAU," SUR LA RIVIÈRE CHAUDIÈRE, A ST-ROMUALD.

Les travaux de réparation des murs de revêtement des talus des remblais de la rampe d'accès au pont, côté Est, étaient terminés le 29 décembre 1892, moins quelques

menus travaux remis à la belle saison. Il a été payé de ce chef à l'entrepreneur, M. F.-B. Atkinson, une somme totale de \$2352.00. Les travaux de parachèvement sont maintenant complétés depuis quelques semaines.

Par acte passé, le 20 février 1893, devant maître Charlebois, notaire, M. Ls Martineau, de St-Romuald, a vendu au département des Travaux publics, pour la somme de \$20.00, partie d'un terrain dont celui-ci avait besoin pour les réparations et la construction du mur de soutènement de la côte approche.

Se conformant aux instructions de l'honorable Commissaire des Travaux publics, monsieur l'ingénieur Vallée est allé, le 30 juin, faire une inspection du pont, de ses approches, etc. Dans un rapport, dressé le 10 juillet, cet ingénieur estime à environ \$2510.00 les réparations et améliorations à faire tant au tablier métallique qu'aux autres ouvrages. Ce rapport a été approuvé le 11 août dernier par l'honorable Commissaire, qui a ordonné que les travaux y énumérés soient faits cette année.

MISSISQUOI.

PONT SUR LA RIVIÈRE YAMASKA, A COWANSVILLE.

Le compte de l'entrepreneur des travaux de maçonnerie, M. Frs Lemoine, a été réglé par le paiement, le 5 décembre dernier, d'une balance de \$176.34.

PONT SUR LA RIVIÈRE YAMASKA, A FARNHAM.

Certains dommages causés au pilier du pont pendant la débâcle de 1891 ayant nécessité quelques travaux de réparation, ceux-ci ont été confiés à M. Frs Lemoine, qui a reçu de chef, pour tout compte, la somme de \$600.00, dont paiement a été effectué le 31 décembre 1892.

La balance qui restait due au même entrepreneur pour travaux inachevés au brise-glace, \$775.00, plus \$10.00 pour ferrures supplémentaires, lui a été payée à la même date.

Le compte de l'entrepreneur de la superstructure, la Société anonyme internationale, a été soldé le 8 août courant par le paiement d'une balance de \$400.00.

MONTMAGNY.

PONT SUR LA RIVIÈRE DU SUD, A ST-PIERRE.

Une somme de \$2018.85, pour balance de compte, a été payée, le 3 décembre 1892, à l'entrepreneur des travaux de maçonnerie, M. Frs Soucy.

Il a été payé, le 9 août dernier, au constructeur de la superstructure métallique, la Société anonyme internationale, une somme de \$636.78 pour solde de compte.

A la suite du refus du département des Travaux publics d'accorder à monsieur P. Bacon l'indemnité de \$4000.00 qu'il réclame pour la parcelle de terrain expropriée pour la construction des remblais du nouveau pont, et sur la demande de monsieur

Bacon, par son procureur, cette affaire a été soumise à un arbitrage. Mais l'honorable Procureur-Général ayant déclaré illégale la sentence arbitrale rendue par les arbitres, rien, jusqu'ici, n'a pu être réglé.

PONT SUR LE BRAS ST-NICOLAS DE LA RIVIÈRE DU SUD, A ST-THOMAS.

Sur l'engagement formel du conseil municipal de décharger pour l'avenir le gouvernement de toute obligation quelconque relativement à ce pont et à ses approches, et sur réception de copie d'une résolution passée à cet effet par le dit conseil, une somme de \$45.00—telle qu'établie préalablement par un rapport de monsieur l'ingénieur Lafontaine—a été accordée à la municipalité pour lui permettre de faire certains travaux de parachèvement de remblais ou autres.

PONTIAC.

PONT SUR LA RIVIÈRE OTTAWA, ENTRE BRYSON ET L'ÎLE AU CALUMET.

M. W. J. Poupore transmet à ce département, le 28 juin dernier, en appuyant la demande y contenue, partie d'une lettre à lui adressée par M. Thos Moran, maire de Bryson, par laquelle celui-ci le prie d'obtenir que le gouvernement envoie un ingénieur pour examiner le pont métallique, qui, dit-on, est dans un état dangereux pour la circulation.

A la demande de l'honorable Commissaire des Travaux publics, monsieur l'ingénieur Lafontaine procède, les 12, 13 et 14 juillet, à l'inspection de ce pont. Dans un rapport, accompagné d'un croquis, qu'il adresse, le 25 du même mois, à l'honorable Commissaire, monsieur Lafontaine, après avoir constaté que depuis sa construction, en 1886, aucune réparation n'a été faite à cet ouvrage, tant à cause de l'incurie que de la négligence des intéressés, signale les parties qui doivent être réparées incessamment. De plus, cet ingénieur est d'opinion que tous les supports des deux superstructures métalliques étant en bois, l'avenir n'est pas éloigné où il faudra remplacer ceux-ci par des supports en fer, assurant ainsi la stabilité des deux travées principales.

Antérieurement à la date de son rapport, et pendant qu'il était sur les lieux, monsieur Lafontaine avait indiqué au maire de Bryson et à quelques conseillers les réparations qui doivent être faites sans délai. Monsieur le préfet du comté a été averti de la part de M. l'ingénieur, qu'il était urgent d'adopter les mesures nécessaires pour l'exécution immédiate des réparations signalées aux autorités municipales de Bryson.

PONT INTERPROVINCIAL, SUR LA RIVIÈRE OTTAWA, ENTRE FORT COULANGE (COMTÉ DE PONTIAC) ET LAPASSE (COMTÉ DE RENFREW, ONT.)

Aux nouvelles instances faites auprès du gouvernement par le conseil municipal du village de Fort Coulangue et de M. W. J. Poupore, l'honorable Commissaire des Travaux publics fait répondre aux intéressés. le 1er mars, que s'il n'y a pas d'autre

engagement que la lettre, du 12 janvier 1891, de l'honorable M. Mercier, le gouvernement ne serait pas justifiable d'accorder l'octroi demandé, attendu que l'ex-premier ministre avait subordonné toute décision à prendre dans cette affaire à la décision du gouvernement fédéral et à celle du gouvernement de la province d'Ontario.

PORTNEUF.

PONT SUR LA RIVIÈRE JACQUES-CARTIER, ENTRE LE CAP SANTÉ ET LES ÉCUREUILS.

Messieurs Chs Côté et Cie, entrepreneurs des travaux de ce pont, transmettent à ce département, le 22 octobre 1892, une réclamation au montant de \$2,174.87 pour certains travaux qu'ils considèrent comme travaux supplémentaires. Dans un rapport, en date du 13 février dernier, approuvé par l'honorable Commissaire des Travaux publics, le 28 du même mois, monsieur l'ingénieur Lafontaine, après l'exposition des faits, conclut au rejet de cette réclamation ; les sommes dues aux entrepreneurs pour différents items ne forment qu'un total de \$597.50, plus, peut-être, l'intérêt sur ce montant, à partir du 26 août 1892.

Le 11 novembre 1892, le département des Travaux publics a reçu du département de l'Agriculture et de la Colonisation la somme de \$587.00, montant accordé par ce dernier département au conseil municipal du comté de Portneuf pour aider à la construction de ce pont.

Dans une séance tenue le 19 novembre 1892, le conseil municipal du comté de Portneuf a déclaré le pont dont il s'agit "pont de comté", et nommé monsieur George Allsopp, du Cap-Santé, inspecteur du dit pont. Copie des délibérations de cette séance du conseil a été reçue à ce département le 16 janvier dernier.

SHEFFORD.

PONT SUR LA RIVIÈRE NOIRE, A ROXTON FALLS.

Les travaux de construction des remblais et des garde-corps étaient terminés le 12 décembre 1892.

Le compte de l'entrepreneur, monsieur Frs Lemoine, a été soldé le 25 janvier dernier par le paiement d'une somme de \$712.70.

ST JEAN.

PONT SUR LA PETITE RIVIÈRE DE MONTRÉAL, A ST LUC.

La somme de \$994.18 due, pour balance de compte, à monsieur François Lemoine, entrepreneur des travaux de maçonnerie, a été payée le 5 décembre 1892.

CIRCULAIRE CONCERNANT L'ENTRETIEN DES PONTS METALLIQUES.

Le gouvernement, comprenant que sa mission, en ce qui concerne les ponts métalliques, à la construction desquels il a consacré jusqu'ici plusieurs centaines de mille piastres, ne peut être complète qu'en assurant leurs qualités de durabilité presque indéfinie, a fait passer, à la dernière session de la Législature, une loi relative à l'entretien de ces ouvrages ; et c'est dans le but d'en hâter la mise à exécution, que le département des Travaux publics a cru devoir attirer l'attention des municipalités intéressées sur les dispositions de cette loi, par la circulaire suivante :

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

QUÉBEC, 10 juillet 1893.

MONSIEUR LE MAIRE,

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur les dispositions de l'acte de la dernière session de la Législature 56 Vict., chap. 22. Aux termes de cette loi, *tous les ponts en métal et en bois à circulation libre et exempts de péage, construits en tout ou en partie par le gouvernement, dans une municipalité locale, sont à la charge de cette municipalité. Lorsque ces ponts touchent à deux municipalités d'un même comté, ils sont à la charge de la municipalité du comté ; s'ils touchent à deux comtés différents, ils sont à la charge des deux municipalités de comtés. Le statut dit encore : Les chemins d'approche de ces ponts sont à la charge des municipalités locales où ils sont situés, même si le gouvernement les a fait construire, en tout ou en partie.*

La durée indéfinie des ponts métalliques suppose un entretien constant et minutieux. Autrement ces ponts peuvent se détériorer rapidement, et leur durée est alors limitée à un nombre d'années relativement restreint. L'entretien de la superstructure des ponts métalliques consiste surtout à ne pas laisser le métal exposé au contact de l'air, afin d'éviter la rouille. Il faut donc faire peindre ces superstructures, en tout ou en partie, aussi souvent que cela paraît nécessaire.

Quand la rouille a déjà entamé le fer, il faut l'enlever entièrement, au moyen d'une brosse métallique ou autrement. On procède ensuite au peinturage, qu'il faut faire à plusieurs couches. La première couche à poser sur le fer nu doit être en minium (rouge de plomb) ; les autres couches doivent être de couleur pâle.

Quant aux réparations requises par suite de la cassure de rivets, elles doivent aussi être faites sans retard ; mais si des circonstances particulières s'y opposent pour quelque temps, on doit, dans l'intervalle, prévenir l'action de la rouille par une application immédiate de peinture sur chaque cassure.

Le gouvernement fera faire, dans le cours du mois d'août prochain, une inspection des ponts métalliques construits par ou avec l'aide du gouvernement, et avis vous est donné, par la présente, de faire peindre et mettre en parfait état de conservation le pont métallique de votre localité pour le 15 août prochain (1893).

Les municipalités qui ne se seront pas conformées aux exigences de la loi, relativement à l'entretien des ponts métalliques, à la date précitée, seront exposées aux conséquences prévues par l'article 1842c de l'acte 56 Victoria, chap. 22, déjà cité.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) S. LESAGE,

Assistant-Commissaire.

Contresigné, suivant la loi.

(Signé) ERNEST GAGNON,

Secrétaire.

A MONSIEUR LE MAIRE DE

Une copie de cette circulaire a été adressée, dans les premiers jours du mois de juillet dernier, aux maires respectifs de chacune des municipalités ci-dessous énumérées :

Grenville.....	Comté d'Argenteuil
Stanford.....	" d'Arthabaska.
Ste-Anne-du-Sault.....	" "
Ste-Clotilde de Horton.....	" "
St-Ephrem d'Upton.....	" de Bagot.
St-Victor de Tring.....	" " Beauce.
St-Michel	" " Bellechasse.
St-Joseph de Chambly	" " Chambly.
St-Etienne de la Malbaie	" " Charlevoix.
Municipalité du Très-Saint-Sacrement.....	" " Châteauguay.
St-Joachim de Châteauguay.....	" " "
Howick.....	" " "
St-Jean-Chrysostôme	" " "
Township de Hemmingford	" " Huntingdon.
Sabrevois.....	" d'Iberville.
Ste-Geneviève (au préfet du comté).....	" " Jacques-Cartier.
Kamouraska.....	" " Kamouraska.
Rivière Ouelle.....	" " "
St-Romuald	" " Lévis.
L'Islet	" " L'Islet.
St-Eugène.....	" " "
Louiseville.....	" " Maskinongé.
Plessisville.....	" " Mégantic.

Cowansville	" " Missisquoi.
Farnham	" " "
St-François (pour transmettre à la compagnie du pont St-François)	" " Montmagny.
St-Pierre	" " "
St-Thomas	" " "
Cap-Santé (au préfet du comté)	" " Portneuf.
St-Raymond	" " "
Valcartier	" " Québec.
Brompton Falls	" " Richmond.
St-Césaire	" " Rouville.
St-Mathias	" " "
Roxton Falls... ..	" " Shefford.
Côteau Station	" " Soulanges.
St-Hyacinthe	" " St-Hyacinthe.
St-Luc	" " St-Jean.
St-Jérôme	" " Terrebonne.
St-Pie de Deguire	" d'Yamaska.

J.-E. GARNEAU,
attaché au service de la construction des ponts métalliques.

Québec, le 15 octobre 1893.

APPENDICE N^o 3.

CHEMINS DE FER.

Bureau des chemins de fer de la Province de Québec.

QUÉBEC, 1^{er} novembre 1893.

A L'HONORABLE G.-A. NANTEL,

Commissaire des Travaux Publics.

MONSIEUR LE COMMISSAIRE,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport général des actes administratifs de mon bureau et des opérations qui ont eu lieu sur certains chemins de fer en construction, ou en voie de l'être, en cette province, depuis le 1^{er} de novembre 1892 jusqu'au 1^{er} de novembre courant.

Les Tableaux "A" et "B", qui sont annexés à ce rapport, indiquent :—1o les noms des chemins de fer et le nombre de milles subventionnés ; 2o les montants des subventions accordées ; 3o le nombre de milles complétés sur chaque chemin de fer jusqu'au 1^{er} de novembre 1893 ; 4o le total des sommes payées jusqu'à cette dernière date en acquittement de partie, ou de la totalité des subventions octroyées ; 5o les subventions, totales ou partielles, qui sont devenues caduques par laps de temps, ou par réduction dans le nombre de milles construits, ou par défaut d'accomplissement des conditions imposées par les lois en vigueur ; et 6o les montants qui restent disponibles dans le Trésor au 1^{er} de novembre courant, et qui représentent le total ou le reliquat des subventions existantes encore en vigueur à cette dernière date, et qui seront payées aux compagnies y ayant droit lorsqu'elles auront complété leurs travaux, par chaque section de dix milles, ou plus, à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement, et qu'elles auront rempli les autres conditions que leur imposent les lois et contrats en vigueur.

A la suite des Tableaux "A" et "B" se trouvent deux récapitulations donnant séparément, les noms des compagnies de chemins de fer dont la totalité ou la balance de leurs subventions étaient considérées comme caduques aux 30 de juin et 1^{er} de septembre derniers, et au 1^{er} de novembre courant—(1893),—respectivement, en bonne partie faute d'accomplissement des conditions prescrites dans les actes 54 Vict., chap. 88, clause 8, et 56 Vict., chap. 4, clauses 2 et 3.

Vous trouverez au bas de ces deux récapitulations le total des subventions en argent et en terres,—tant celles converties que celles non converties en argent, à 70 centins l'acre,—qui sont ainsi devenues caduques à ces trois époques, respectivement. Ces subventions caduques s'élèvent à un chiffre considérable que vous n'aurez pas manqué de signaler, dans votre introduction à ce rapport général, comme autant

d'économies réalisées par le gouvernement actuel, en dégrevant le Trésor provincial de lourdes charges et d'obligations devenues inutiles par le fait que nombre des compagnies mises en défaut ont démontré qu'elles n'étaient pas sérieuses dans leurs projets, puisqu'elles n'ont pas voulu, ou n'ont pas pu se prévaloir des avantages et des délais qui leur ont été donnés par la législation de février dernier pour sauvegarder leurs subventions et se mettre en situation de mener leur entreprise à bonne fin.

Le 19 de janvier dernier j'ai, d'après vos instructions, adressé une lettre-circulaire aux différentes compagnies de chemins de fer en construction, ou en voie de l'être, en cette Province, dans le but de savoir quelle était l'étendue des travaux que chacune d'elles se proposait de compléter, d'abord, jusqu'au 30 de juin 1893, et ensuite jusqu'au 30 de juin 1894, séparément.

La plupart des compagnies, ainsi notifiées, se sont empressées de répondre à votre appel et de vous fournir des renseignements de nature à vous éclairer sur leurs intentions particulières, et de vous former une idée sur le *quantum* des obligations éventuelles du Trésor provincial en fait de subventions probables à payer, dans un temps plus ou moins rapproché, jusqu'à la fin des années fiscales devant expirer les 30 de juin 1893 et 1894, respectivement.

Dans le but de mettre en garde les compagnies de chemins de fer en construction, ou en voie de l'être, contre le défaut d'accomplissement des conditions qui leur ont été imposées par la législation que vous avez fait adopter durant la dernière session, en février 1893, relativement aux chemins de fer subventionnés, je leur ai transmis, suivant vos instructions, le 29 de mai dernier, en même temps qu'un exemplaire imprimé dans les deux langues des lois alors sanctionnées, une lettre-circulaire dans laquelle je les mettais au fait des conditions préliminaires à remplir d'après les dispositions nouvelles édictées dans les actes 56 Vict., chapitres 3, 4 et 36, en les mettant en demeure de s'y conformer dans les délais fixés, c'est-à-dire : le ou avant le 1er de septembre dernier, si elles voulaient bénéficier des subventions qui leur avaient été accordées pour les aider à mener leur entreprise à bonne fin.

Ainsi, les compagnies, qui n'ont pas donné signe de vie, ou qui n'ont pu, ou ont négligé de remplir, dans le délai déterminé, les conditions de rigueur prescrites dans ces nouvelles lois, ne peuvent prétendre que leur bonne foi a été surprise ou trompée, car elles ont eu, je crois, suffisamment de temps à elles pour se mettre en règle avec les exigences statutaires à leur égard.

Un nombre bien restreint de compagnies se sont, néanmoins, conformées, en temps voulu, à ces conditions indispensables. Les seules compagnies, qui aient fait dépot dans votre Département des plans, profils et estimés détaillés requis par les clauses 2 et 3 de l'acte 56 Vict., chap. 4, et qui aient, à la suite de votre recommandation, fait approuver ces plans, etc, par S. H. le Lieutenant-Gouverneur en Conseil, aussi bien que les répartitions effectuées par l'ingénieur du gouvernement, dans des rapports à cet effet, des subventions à échoir sur chaque section de dix milles, ou plus, de leur chemin de fer respectif, proportionnellement aux frais généraux de construction de toute la ligne, sont les suivantes :—

1o LE QUÉBEC CENTRAL. Un contrat et un devis ont été faits et signés entre le gouvernement et la compagnie, le 5 de septembre dernier, pour assurer la construction,

dans un délai ne dépassant pas le 30 de décembre 1894, de l'extension projetée depuis un point de jonction avec sa ligne principale, à ou près de la station de Tring, entre cette station et celle de St-Frédéric, jusqu'à un point sis à, ou près du Lac Mégantic, sur un parcours de 59.36 milles, et comportant l'obligation par le gouvernement de payer à cette compagnie un total de subventions, encore exigibles et applicables à cette extension, de..... \$260,237.35

et ce, quand les travaux auront été complétés, à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement, suivant les dispositions des statuts en vigueur à cet égard, et d'après les termes mêmes de ces contrat et devis.

2o *Des Comtés-Unis.*—Un contrat et un devis ont été faits et signés entre le gouvernement et la compagnie, le 21 de septembre dernier, pour assurer la construction, dans un délai ne devant pas dépasser le 30 décembre 1894, des deux autres sections de ce chemin de fer, entre Ste-Angèle et Iberville, et entre St-Hyacinthe et Sorel, sur une distance totale de 41.36 milles; sous l'obligation par le gouvernement de payer à la compagnie un total de subventions applicables à ces sections de.....\$ 144,760.00
aux conditions déterminées dans ces contrat et devis.

3o *De la Vallée Est du Richelieu.*—Un contrat et un devis ont été faits et signés entre le gouvernement et la compagnie, le 5 de septembre dernier, pour assurer la construction, dans un délai ne devant pas dépasser le 30 de 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 des subventions afférentes à ces deux sections, et s'élevant à un total de...\$ 83,100.00
d'après les conditions arrêtées dans ces contrat et devis.

4o *De Colonisation du Lac Témiscamingue.*—Un contrat et un devis ont été faits et signés entre le gouvernement et la compagnie, le 5 de septembre dernier, pour assurer la construction, dans un délai ne devant pas dépasser le 30 de décembre 1894, des sections de ce chemin de fer entre la rivière Ottawa, à ou près de Mattawa, à un point de jonction avec la ligne principale du Pacifique Canadien, jusqu'au pied des rapides du Long Sault et du Lac Témiscamingue, sur un parcours de 35.88 milles, et depuis là jusqu'au Lac Kippewa, sur une distance de 9 milles, et ce, en considération du paiement par le gouvernement à la compagnie intéressée des subventions afférentes à ces sections, et s'élevant à un total de.....\$ 265,006.82
suivant les conditions arrêtées dans ces contrat et devis.

-
- 50 *Québec, Montmorency & Charlevoix.*—Un contrat et un devis ont été préparés entre le gouvernement et la compagnie en vue d'assurer la construction, dans un délai ne devant pas dépasser le premier de juin 1895, de l'extension de cette ligne, à partir de l'extrémité du 30^e mille, à St-Joachim, à aller jusqu'à La Malbaie, sur un parcours de 56 milles, en considération du paiement à la compagnie par le gouvernement de subventions applicables à cette longueur de chemin, s'élevant à un total de.....\$ 302,400.00
suivant les conditions déterminées dans ces contrat et devis.
- 60 *Chemin de fer d'Ottawa & de la Vallée de la Gatineau.*—Un contrat et un devis ont été préparés entre le gouvernement et la compagnie en vue d'assurer la construction, dans un délai ne dépassant par le 1^{er} de juin 1895, des sections de ce chemin de fer restant à construire, ou à compléter, à partir de l'extrémité du 40^e mille à aller jusqu'à celle du 75^e mille, dans la direction du Désert, 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, au lac Flora, dans les limites de la ville de Hull ; et ce, en considération du paiement, par le gouvernement à la dite compagnie d'un montant de subventions à échoir sur cette distance de 35 milles à construire, et s'élevant au chiffre de.....\$ 114,622.00
à être payables suivant les termes et conditions mentionnés dans ces contrat et devis.
- 70 *Chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique-Canadien.*—Un contrat et un devis ont été préparés entre le gouvernement et la compagnie dans le but d'assurer la construction, dans un délai ne dépassant pas la date du 1^{er} de juin 1895, des sections restant à construire sur ce chemin de fer depuis l'extrémité du 71^e mille jusqu'à celle du 85^e mille, à Pembroke, et de la section de 9.82 milles s'étendant entre Aylmer et la rivière Ottawa, vis-à-vis de Hull ; sous l'obligation par le gouvernement de payer à la dite compagnie un montant de subventions exigibles sur cette distance totale de 23.82 milles à construire, et s'élevant à un chiffre de.....\$ 142,920.00
payables à la dite compagnie d'après les conditions arrêtées dans ces contrat et devis.
- 80 *Chemin de fer de la Baie des Chaleurs.*—Un contrat et un devis ont été préparés entre le gouvernement et la compagnie en vue d'assurer la construction, dans un délai ne devant pas dépasser le 30 de décembre 1894, des derniers 20 milles restant à parfaire sur la section de 100 milles entre Métapédia et Paspébiac, en considération du paiement par le gouvernement à la compagnie d'un total de

subventions applicables à ces deux sections de 10 milles, et s'élevant au chiffre de.....\$ 140,000.00
suivant les conditions insérées dans ces contrat et devis.

9o *Chemin de fer le Grand-Oriental*.—Un contrat et un devis ont été préparés entre le gouvernement et la compagnie, pour assurer la construction :—1o d'une section de 15½ milles restant à parfaire entre la ville de Nicolet et la rivière St-François, à St-Thomas de Pierreville, et 2o d'une autre section de 3 milles, environ, à partir d'un point de jonction de ce chemin de fer avec celui du Grand-Tronc, à St-Grégoire, à aller dans la direction de "Doucet's Landing," vers l'Est ; sous l'obligation par le gouvernement de payer à la dite compagnie une balance de subvention exigible sur ces deux sections, et s'élevant au chiffre de.....\$ 73,300.75
d'après les termes et conditions portés en ces contrat et devis.

10o *Chemin de fer des Basses-Laurentides*.—Un contrat et un devis ont été préparés entre le gouvernement et cette compagnie à l'effet d'assurer la construction de cette voie ferrée sur un parcours de 33 milles, y compris le pont à ériger sur la rivière St-Maurice, en bas des Grandes Piles, à partir d'un point, à ou près du terminus actuel de la partie de ce chemin de fer terminée, à ou près de la jonction de St-Tite avec l'embranchement des Piles,—exploité par la compagnie du Pacifique-Canadien,—et de là traversant le St-Maurice, à l'endroit susdit, pour se continuer dans la direction-ouest vers un point de jonction avec le chemin de fer le Grand-Nord, ci-après mentionné, à ou près de la ville de Joliette ; sous l'obligation par le gouvernement de payer à cette compagnie le montant de la subvention en argent qui est exigible sur ces 33 milles, y compris le pont projeté sur le St-Maurice, en conformité des actes 54 Vict., chap. 88, clause 1, par K, et 56 Vict., chap. 3, clause 2, et s'élevant au chiffre de.....\$ 222,750 00

11o *Chemin de fer le Grand-Nord*.—Un contrat et un devis ont été préparés entre le gouvernement et cette compagnie en vue d'assurer la construction d'une section additionnelle de 15 milles, à partir du terminus actuel de sa voie terminée, à ou près de Ste-Julienne, et allant dans la direction-est jusqu'à Joliette, ou au nord de cette ville, et ce, en considération d'un montant de subventions à être payé par le gouvernement à la dite compagnie, sous l'autorité des actes 49-50 Vict., chap. 77, clause 8, par. 1, 51-52 Vict., chap. 91, clause 6, par. c., & 54 Vict., chap. 88, clause 1, par. g, et s'élevant à un total de.....\$ 52,500 00

Grand total des subventions en argent et en terres,—converties en

argent, à 35 centins l'acre,—qui seront dues et payables aux compagnies de chemins de fer, dont l'énumération précède, en vertu des contrats et devis ainsi faits ou préparés avec ces compagnies en conformité du statut 56 Vict., chap. 4, clauses 2 et 3 ; à la charge, entre autres conditions imposées à ces compagnies, de commencer ou de continuer leurs travaux de construction le 1er de septembre dernier, et de les poursuivre sans interruption jusqu'à leur entier achèvement dans les délais ci-haut fixés, respectivement ; aucun paiement ne devant être fait par le Trésor provincial, en à-compte des subventions ci-dessus inscrites, avant que les compagnies intéressées n'aient démontré, à la satisfaction de S. H. le Lieutenant-Gouverneur en Conseil, qu'elles sont en état d'exploiter régulièrement leur ligne respective, par elles-mêmes ou par d'autres compagnies.....\$1,801,596.92

A part les compagnies de chemins de fer qui précèdent, il en est un certain nombre qui, en raison de ce qu'elles avaient commencé les travaux de construction sur toute leur ligne respective, ou sur les quelques sections restant alors à terminer, avant la sanction des nouvelles lois adoptées durant la dernière session, en février 1893, relatives aux chemins de fer subventionnés, ne tombent pas sous l'effet de ces mêmes lois, et qui ont continué ou terminé leurs travaux, ou les poursuivront jusqu'à leur achèvement, suivant les dispositions statutaires qui étaient en vigueur à leur égard avant la sanction de ces nouvelles lois, en ce qui regarde la construction des chemins de fer en cette province, et le paiement des subventions auxquelles elles ont eu, ou peuvent encore avoir droit.

Les chemins de fer entrant dans cette dernière catégorie sont inscrits dans les tableaux A. et B. où vous pourrez constater le nombre de milles qu'elles ont construits sur leur ligne respective jusqu'au 1er de novembre courant, le montant des subventions qui leur ont été payées par le Trésor provincial, respectivement, à venir à cette dernière date, et les balances qui leur restaient alors dues et payables de la manière que j'ai indiquée dans les premières pages de ce compte-rendu.

Je joins à ce rapport les états C. et D. des paiements faits, par l'intermédiaire de ce bureau, sur les crédits législatifs votés à la dernière session pour acquitter les réclamations en souffrance, les frais de justice dans les causes pendantes, etc, et qui sont imputables à la construction du ci-devant chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, ainsi qu'aux dépenses résultant d'inspections de chemins de fer.

Dans un rapport supplémentaire M. Vallée donne l'énumération des visites et inspections qu'il a faites, dans le cours des douze mois expirant le 1er de novembre courant, de divers chemins de fer en construction, ou en voie de l'être, en cette Province, et indique aussi le nombre total de milles qui ont été construits durant cet intervalle de temps sur certains chemins de fer subventionnés, avec une description succincte de l'étendue des travaux exécutés sur chaque ligne, de la région qu'elle traverse, ou doit parcourir, des raccordements qui ont été faits, ou que les promoteurs

de chaque entreprise se proposent d'effectuer entre leur propre ligne et celles d'autres voies ferrées, avec mention des avantages et perspectives d'exploitation qu'ils ont eu en vue en construisant leur chemin de fer.

Suit le Tableau E dans lequel M. L.-A. Vallée, l'ingénieur attaché à votre département, donne l'énumération du nombre de milles de chemins de fer qui ont été construits, ou mis en exploitation, ou sont prêts à l'être, en cette Province, depuis le 1^{er} de juillet 1867,—date de l'établissement de la Confédération canadienne,—jusqu'au 1^{er} de novembre courant.

Le 4 avril et le 15 août derniers j'ai, suivant vos ordres, expédié des formules imprimées, avec lettres-circulaires, aux diverses compagnies de chemins de fer construits et en exploitation en cette Province, pour les prévenir d'avoir à transmettre, dans les délais fixés, à la Législature de Québec et à vous-même tous les rapports et statistiques que l'Acte Refondu des chemins de fer de Québec, de 1880, et ses amendements, leur imposent l'obligation de présenter sur leurs opérations annuelles, sur l'état actuel de leur capital, de leurs débentures et obligations, sur les taux établis dans leur tarif en force, et sur le *quantum* de leur trafic, etc., jusqu'aux 30 de juin et 31 de décembre 1892, et jusqu'au 30 de juin 1893, respectivement.

La plupart des compagnies, ainsi mises en demeure, vous ont fait transmission des états, rapports et statistiques qui leur étaient demandés, de façon à vous permettre d'en faire dépôt sur le bureau du Conseil Législatif et de l'Assemblée Législative, durant la prochaine session, conformément aux dispositions de la loi à cet égard.

Le comité des chemins de fer du Conseil Exécutif, dont vous êtes le président, a tenu quelques séances dans le cours des douze mois révolus le 1^{er} de Novembre courant, et il a dû adopter des résolutions à l'effet d'ordonner, sur votre recommandation et avec la sanction de Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur en Conseil, à la suite d'inspections et de rapports spéciaux effectués par M. L.-A. Vallée, l'ingénieur attaché à votre département :—1^o La fermeture, en mai dernier, du chemin de fer de l'Assomption au trafic régulier, en raison de l'état dangereux pour le public voyageur dans lequel cette voie ferrée se trouvait alors, et sa réouverture, le 10 de juillet dernier, à la libre circulation des trains pour le transport des passagers et marchandises, à la suite de l'exécution par la compagnie intéressée de toutes les réparations jugées nécessaires par le dit ingénieur pour mettre ce chemin de fer en bon état d'exploitation ;—2^o L'ouverture au trafic régulier, en août dernier, de cette partie du chemin de fer de Québec & du Lac St-Jean, s'étendant depuis son point de jonction à la station de Chambord jusqu'à la rivière Aux Sables, sur un parcours total d'environ 35 milles, sous la condition de n'y faire circuler des trains, pour le transport des passagers et marchandises, qu'à une vitesse modérée aux endroits alors considérés par le dit ingénieur comme n'ayant pas toute la solidité désirable.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur le Commissaire,

Votre très obéissant serviteur,

E. MOREAU,

Directeur des chemins de fer.

APPENDICE No 3.

TABLEAU A.

ETAT :—1o des subventions en argent accordées aux chemins de fer ci-après dési-
restant à payer à cette dernière date.

SUBVENTIONS

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.	Proportion sur la balance devenue caduque de la subvention accordée à la 1ère Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
		\$ cts.		\$ cts.
Arthabaska et Wolfe	54 Vict., ch. 88, par. h. h	3,200 00	60	.....
Baie des Chaleurs ;—(1ère Compagnie)—	37 Vict., chap. 2, sect. 1 38 Vict., chap. 2, sect. 1 }	4,000 00	180	.....
Baie des Chaleurs :— (pont sur la grande rivière Casca- pédiac)—	54 Vict., ch. 88, par. i .....	.....	.....	.....
Basses - Laurentides :— pour continuer sa ligne à partir de son terminus actuel, à ou près des Grandes Piles, et traversant la rivière Saint- Maurice sur un pont à y ériger à ou près des Grandes Piles, et de là allant dans la direction-ouest jusqu'à un point de jonction avec le che- min de fer le Grand-Nord, en deça ou près de la ville de Joliette.—	54 Vict., chap. 88, par. k 56 Vict., chap. 3, clauses 2 et 3.	5,000 00	33	.....
Jonction de Beauharnois :— —(maintenant exploité par la Cie le Grand-Tronc).	51-52 Vict., chap. 91, sect. 3....	5,000 00	20	.....
A reporter.....		.....	293	.....

(a) La charte de cette ancienne compagnie étant devenue caduque faute d'accomplissement des sa subvention, savoir : \$707,159.05, est devenue perimée, et une somme de \$270,000.00 a été re-
—(originaire),— et la section de ce dernier chemin connue sous le nom de "Lévis et Kennebec,"

CHEMINS DE FER.

TABLEAU A.

gnés ; 2o des sommes payées jusqu'au 1er de novembre 1893 ; et 3o des montants
EN ARGENT.

Total de la subvention.	No de milles actuellement construits.	Montants payés jusqu'au 1er de novembre 1892.	Montants payés depuis le 1er novembre 1892 jusqu'au 1er novembre 1893.	Total des montants payés jusqu'au 1er novembre 1893.	Subventions totales, ou partielles, devenues caduques par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés, ou par défaut d'accomplissement des conditions imposées par les lois en vigueur.	Balances restant à payer sur les subventions, quand elles seront dues aux termes de la loi.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
192,000 00					192,000 00	
Moins : 720,000 00	(a)	12,840 95		12,840 95	437,159 05	
270,000 00	(a)					
Il reste : 450,000 00		(frais d'explorations.)				
50,000 00			50,000 00	50,000 00		
165,000 00						165,000 00
100,000 00	19,1 ⁸ / ₁₀₀	95,610 00		95,610 00	4,390 00	
\$957,000 00	19,1 ⁸ / ₁₀₀	\$108,450 95	\$50,000 00	\$158,450 95	\$633,549 05	\$165,000 00

conditions imposées par les statuts alors en vigueur, la balance disponible sur les \$720,000.00 de votée et répartie sur les chemins de fer désignés en ce tableau :—l'International, le Québec—Central et le Sud-Est, ainsi qu'entré dans la 5e colonne de la page gauche de ce tableau.

TABLEAU A.—(Suite.)

ETAT :—1o des subventions en argent accordées aux chemins de fer ci-après dési-
 restant à payer à cette dernière date.

SUBVENTIONS

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.	Proportion sur la balance de- venue caduque de la subven- tion accordée à la 1ère Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
		\$ cts.	293	\$ cts.
Jonction de Beauharnois :— —(pont sur la rivière Châteauguay,—maintenant ex- ploité par la Cie le Grand-Tronc)—.....	Montants rapportés.....			
	51-52 Vict., chap. 91, sect. 3...			
Canada-Atlantique :— (pour construire des ponts depuis le " Côteau-Landing " jus- qu'à la frontière),.....	54 Vict., ch. 88, par. b.....			
Comté de Drummond :—(entre Nicolet et Drummondville)—	51-52 Vict., ch. 91, sec. 6, par d.	4,000 00	39	
Comté de Drummond :—(pour construire les ponts sur cette section).....	54 Vict., ch. 88, par. f.....			
Cap-Rouge et du St-Laurent..	54 Vict., ch. 88, par. y.....	3,200 00	9	
Grand-Oriental —de Yamas- ka à " Doucet's Land- ing.").....	49-50 Vict., chap. 77, sect. 5...	4,000 00	31	
Grand-Oriental :—(pont sur la rivière Nicolet).....	51-52 Vict., ch. 91, sec. 6, par. a.			
Hereford :—(Extension depuis la jonction à Cookshire jusqu'à " Lime Ridge, " Comté de Wolfe),—main- tenant exploité par le " Maine—Central "—.....	54 Vict., ch. 88, par l.....	3,000 00	18	
International :—(chemin de fer Canadien du Pacifi- que,—ligne courte.).....	37 & 38 Vict., chaps., 2, sects 1. 40 Vict., chap. 3, sect 4.....	4,000 00	80	75,315 80
	A reporter.....		470	\$75,315 80

* Cette somme a été payée en à-compte de la subvention afférente à la section entre Nicolet

TABLEAU A.—(Suite.)

gnées ; 2o des sommes payées jusqu'au 1er de novembre 1893 ; et 3o des montants
EN ARGENT.

Total de la subvention.	No de milles actuellement cons- truits.	Montants payés jusqu'au 1er de novembre 1892.	Montants payés depuis le 1er d- Novembre 1892 jusqu'au 1er de Novembre 1893.	Total des montants payés jus- qu'au 1er de Novembre 1893.	Subventions totales, ou partiel- les, devenues caduques par laps de temps, ou par nombre de mi les en moins de complétés, ou par défaut d'accomplisse- ment des conditions imposées par les statuts en vigueur.	Balances à payer sur les sub- ventions, quand elles seront dues aux termes de la loi.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
957,000 00	19. $\frac{12}{100}$	108,450 95	50,000 00	158,450 95	633,549 05	165,000 00
50,000 00	.....	50,000 00	.....	50,000 00	.....	.....
200,000 00	.....	185,000 00	7,427 00	192,427 00	.....	7573 00
156,000 00	38. $\frac{28}{100}$	155,945 00	.....	155,945 00	55 00	.....
50,000 00	.....	50,000 00	.....	50,000 00	.....	.....
28,800 00	.....	.....	.....	.....	28,800 00	.....
124,000 00	12. $\frac{86}{100}$	50,699 25	.....	50,699 25	.....	73,300 75
32,000 00	.....	32,000 00	.....	32,000 00	.....	.....
54,000 00	18	54,000 00	.....	54,000 00	.....	.....
320,000 00	80	395,315 80	.....	395,315 80	.....	.....
\$1,971,800 00	168. $\frac{27}{100}$	\$1,081,411 00	\$57,427 00	\$1,138,838 00	\$662,404 05	\$245,873 75

et St-Thomas de Pierreville.

TABLEAU A.—(Suite.)

ETAT:—1o des subventions en argent accordées aux chemins de fer ci-après dési-
 restant à payer à cette dernière date. SUBVENTIONS

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.	Proportion sur la balance de-venue caduque de la sub-vention accordée à la 1ère Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
		\$ cts.		\$ cts.
	Montants rapportés.....	.....	470	75,315 80
(exploité par la Cie du Pacifique Canadien.)	Colonisation du Lac { 51-52 Vict., chap. 91, sect. 11, }	3,200 00	{ 17 15 }	.....
	Témiscamingue... { 53 Vict., chap. 101, sect. 4, ... }			
	do do { 54 Vict., ch. 88, par. t..... }	1,800 00	32 }	.....
	do do { do }	5,000 00		
	Vallée de Missisquoi—... { 37&38 Vict., chaps 2, sects 1&4, }	2,500 00	56	.....
{ —(maintenant le chemin de fer de la Montagne d'Orford, sur une lon- gueur de 38½ milles, à dis- traire des 56 milles entrés à l'item plus haut dans la 2ième colonne)..... }	45 Vict., ch. 23, sect. 1, par. q. }			
	52 Vict. chap. 86, sect. 3.....	{ 2,500 00 1,500 00 }	{ réduits à 38, ³⁷ / ₁₀₀} }	.....
	—do— 54 Vict., ch. 88, par. c. c.....			
Jonction de Montréal et Lac Champlain:— (maintenant une section du chemin de fer le Grand-Tronc).....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 2....	.....	.....	(pour com- pléter tra- vaux, etc.)
Lachine & Hochelaga:—(de- puis un point dans la pa- roisse St-Laurent jusqu'aux quais à Hochelaga).....	54 Vict., ch. 88, par. m.	3,200 00	15	.....
Montréal et Lac Maskinon- gé:—(entre St-Félix de Valois et St-Gabriel de Brandon, et maintenant exploité par la Cie du che- de fer Canadien du Paci- fique).....	49-50 Vict., chap. 77, sec. 7, {	5,000 00	13	.....
	51-52 Vic., ch. 91, sec. 3, par. b. }			
A reporter .....		.....	674, ⁵⁹ / ₁₀₀	\$75,315 80

TABLEAU A.—(Suite.)

gnés ; 2o des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1893 : et 3o des montants
EN ARGENT.—(Suite.)

Total de la subvention.	No de milles actuellement construits.	Montants payés jusqu'au 1er de Novembre 1892.	Montants payés depuis le 1er de Novembre 1892 jusqu'au 1er de novembre 1893.	Total des montants payés jusqu'au 1er de novembre 1893.	Subventions totales, ou partielles, devenues caduques par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés, ou par défaut d'accomplissement des conditions imposées par les lois en vigueur.	Balances restant à payer sur les subventions, quand elles seront dues aux termes de la loi.
\$ cts. 1,971,800 00	168. ⁹⁷ / ₁₀₀	\$ cts. 1,081,411 00	\$ cts. 57,427 00	\$ cts. 1,138,838 00	\$ cts. 662,404 05	\$ cts. 245,873 75
54 400 00 48,000 00	17	45,800 00	.....	45,800 00	17,733 18	186,466 82
147,600 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
140,000 00 Moins :— 96,157 50	10. ¹⁹ / ₁₀₀	43,842 50	.....	43,842 50	.....	.....
Il reste :— 43,842 50 96,157 50 57,750 00	26,38	39,484 80	60,316 05	99,800 85	.....	54,106 65
153,907 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....
150,000 00	.....	150,000 00	.....	150,000 00	.....	.....
48,000 00	.....	.....	.....	.....	48,000 00	.....
65,000 00	13	65,000 00	.....	65,000 00	.....	.....
\$2,682,550 00	235. ⁴⁵ / ₁₀₀	\$1,425,538 30	\$117,743 05	\$1,543,281 35	\$728,137 23	\$486,447 22

TABLEAU A.—(Suite.)

ÉTAT :—1o des subventions en argent accordées aux chemins de fer ci-après dési-
 restant à payer à cette dernière date. **SUBVENTIONS**

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.	Proportion sur la balance de-venue caduque de la sub-vention accordée à la 1ère Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
	Montants rapportés.	\$ cts.	674. ⁵⁰ / ₁₀₀	\$ cts. 75,315 80
Montréal & Laurentides : — —(maintenant une section du Pacifique Canadien)—.....	{ 37 Vict., ch. 2, & 40 Vict., ch. 3, 33 Vict., ch. 2..... }	4,000 00	15	.....
Montréal, Portland & Bos- ton.....	{ 37 Vict., chap. 2..... 39 Vict., chap. 3..... 40 Vict., chap. 3, sect. 3..... 46 Vict., chap. 85..... }	4,000 00	58	.....
Montréal & Sorel :—(section du Grand-Oriental).....	51-52 V., ch. 91, s. 6, pars a. & b.	2,500 00	45	.....
Montréal & Sorel :—(pont sur la rivière Richelieu, vis-à-vis de Sorel, sur la ligne du Grand—Oriental).....	54 Vict., ch. 88, par a. a.....	.....	.....	.....
—do— (section du Grand—Oriental).....	54 Vict., ch. 88, par. b. b.....	.....	.....	.....
Montréal & Occidental : — —(maintenant exploité par la Cie du chemin de fer Cana- dien du Pacifique.).....	{ 49-50 Vict., ch. 77, sect. 4... 51-52 Vict., ch. 91, sect. 5... }	5,000 00	70	.....
The "Montreal Bridge Co." :— —(explorations pour construire un pont sur le St-Laurent, près de Montréal).....	54 Vict., ch. 88, par. i. i.....	.....	.....	.....
	A reporter. ....	.....	862. ⁵⁰ / ₁₀₀	75,315 80

TABLEAU A.—(Suite.)

gnés; 2o des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1893; et 3o des montants
EN ARGENT.

Total de la subvention.	No de milles actuellement construits.	Montants payés jusqu'au 1er de novembre 1892.	Montants payés depuis le 1er novembre 1892 jusqu'au 1er novembre 1893.	Total des montants payés jusqu'au 1er novembre 1893.	Subventions totales, ou partielles, devenues caduques par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés, ou par défaut d'accomplissement des conditions imposées par les lois en vigueur.	Balances restant à payer sur les subventions, quand elles seront dues aux termes de la loi.
\$ cts. 2,682,550 00	235.45 100	\$ cts. 1,425,538 30	\$ cts. 117,743 05	\$ cts. 1,543,281 35	\$ cts. 728,137 23	\$ cts. 486,447 22
60,000 00	15	60,000 00	.....	60,000 00	.....	.....
232,000 00	57.76 100	231,122 00	.....	231,122 00	878 00	.....
112,500 00	45	112,500 00	.....	112,500 00	.....	.....
50,000 00	.....	.....	.....	.....	50,000 00	.....
150,000 00	(pour mettre le chemin en bon état d'exploitation sur la longueur de 45 milles.)	4,145 00	.....	4,145 00	50,000 00	95,855 00
350,000 00	60 00	225,000 00	100,000 00	325,000 00	.....	25,000 00
10,000 00	.....	2449 96	.....	2,449 96	7550 04	.....
\$3,647,050 00	413.21 100	\$2,060,755 26	\$217,743 05	\$2,278,498 31	\$836,565 27	\$6(7,3022

TABLEAU A.—(Suite.)

ETAT :—1o des subventions en argent accordées aux chemins de fer ci-après dési-
 restant à payer à cette dernière date.

SUBVENTIONS

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.	Proportion sur la balance de- venue caduque de la subven- tion accordée à la 1ère Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
		\$ cts.		\$ cts.
	Montants rapportés.....	.....	862- ⁵⁰ / ₁₀₀	75,315 80
Massawippi, —jonction du — —(entre Magog et Coaticook)	54 Vict., ch. 88, par m. m.....	3,200 00	25	.....
Ottawa et Vallée de la Ga- tineau :—entre Hull et N.— D. du Désert—.....	{ 51-52 Vict., chap. 91, sect. 7.. } { 54 Vict., chap. 88, sect. 2..... }	5,161 00	62	.....
Jonction de Pontiac au } Pacifique Canadien..... }	{ 44-45 Vict., chap. 2, sec 19... } { 51-52 V., ch. 91, sec. 4, pars a.&b. }	6,000 00	95	.....
Philipsburg :—jonction et des Carrières de — (section du chemin de fer de jonction du St-Laurent et Lac Cham- plain,—réseau du Sud-Est, faisant partie du chemin de fer Canadien du Paci- fique).....	54 Vict., ch. 88, par j.j.....	4,000 00	6 ³ / ₄	.....
“ Quebec & Boston Air Line ”, —(depuis “ Lime Ridge,” comté de Wolfe, jusqu’à Lévis, en passant par les comtés de Wolfe, Mégan- tic, — Canton de Leeds,— Lotbinière et Lévis).	54 Vict., ch. 88, par. x... ..	3,000 00	100	.....
Québec—Central :— (Origini- naire).....	{ 37 & 38 Vict., chaps 2 secs 1, } { 40 Vict., chap. 3, sect. 4..... }	4,000 00	100	73,894 75
	A reporter.....	.....	1,251- ²⁵ / ₁₀₀	\$ 149,210 55

TABLEAU A.—(Suite.)

gnés ; 2o des sommes payées jusqu'au 1er de novembre 1893 ; et 3o des montants
EN ARGENT.

Total de la subvention.	No de milles actuellement cons- truits.	Montants payés jusqu'au 1er de Novembre 1892.	Montants payés depuis le 1er de Novembre 1892 jusqu'au 1er de Novembre 1893.	Total des montants payés jus- qu'au 1er de Novembre 1893.	Subventions totales, ou par- tielles, devenues caduques par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complé- tés, ou par défaut d'accomplis- sement des conditions impo- sées par les statuts en vigueur.	Balances à payer sur les sub- ventions, quand elles seront dues aux termes de la loi.
\$ cts. 3,647,050 00	413. ²¹ / ₁₀₀	\$ cts. 2,060,755 26	\$ cts. 217,743 05	\$ cts. 2,278,498 31	\$ cts. 836,565 27	\$ cts. 607,302 22
80,000 00	.....	.....	.....	.....	80,000 00	.....
319,982 00	40	258,050 00	51,610 00	309,660 00	.....	10,322 00
570,000 00	71	426,000 00	.....	426,000 00	1,080 00	142,920 00
25,720 00	.....	.....	.....	.....	.....	25,720 00
300,000 00	.....	7,500 00	.....	7,500 00	292,500 00	.....
400,000 00	99. ¹⁰⁹ / ₁₀₀	473,750 79	.....	473,750 79	143 96	.....
\$5,342,752 00	623. ⁷ / ₁₀₀	\$3,226,056 05	\$269,353 05	\$3,495,409 10	\$1,210,289 23	\$786,264 22

TABLEAU A.—(Suite.)

ÉTAT :—1o des subventions en argent accordées aux chemins de fer ci-après dési-
 restant à payer à cette dernière date.

SUBVENTIONS

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.	Proportion sur la balance devenue caduque de la subvention accordée à la 1ère Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée,
		\$ cts.		\$ cts.
	Montants rapportés.....	1,251.25	100	149,210 55
Québec—Central :—(section de Lévis & Kennebec,—de la jonction de Beauce, ou près, entre la rivière Chaudière et la station de Tring, et un point à, ou près du lac Mégantic).	37 & 38 Vict., chs 2, secs 1, 40 Vict., chap. 3, sec. 4..... 54 Vict., chap. 88, sect. 4.....	4,000 00	90	63,947 35
—do— —do—	52 Vict., chap. 86, sect. 1..... 54 Vict., chap. 88, sect. 4.....	2,250 00	52	.....
Québec—Central :—entre St-François et St-George-de-Beauce.....	52 Vict., chap. 86, sect. 1..... 54 Vict., chaps. 1 & 88, cédule B et sect. 4.....	.....	10	.....
Québec :—(De la frontière de)	37 & 38 Vict., chaps 2.....	2,500 00	.....	.....
Québec & Lac St-Jean.....	37 Vict., chap. 2, sect. 1..... 38 Vict., chap. 2, sect. 1..... 45 Vict., ch. 23, sec. 1, par. a.)	5,000 00	170	.....
Québec et Lac St-Jean :—(de la Pointe aux Trembles à Métabetchouan).....	51-52 Vict., ch. 91, sec. 1, par. a.	5,000 00	14	.....
Québec & Lac St-Jean :—(de St-Ambroise de la Jeune Lorette à Québec).....	51-52 Vict., ch. 91, sec. 1, par. c.	5,000 00	12	.....
	A reporter.....	.....	1,599.25	\$213,157 90

* Cette somme doit être appliquée et payée sur les 59.36 milles de la nouvelle ligne à jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer International,— formant maintenant partie
 (a) Cette balance a été transférée et répartie sur les premiers 47 milles de la section ci-haut.

TABLEAU A.—(Suite.)

gnés: 2o des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1893; et 3o des montants
EN ARGENT.

Total de la subvention.	No de milles actuellement construits.	Montants payés jusqu'au 1er de novembre 1892.	Montants payés depuis le 1er novembre 1892 jusqu'au 1er novembre 1893.	Total des montants payés jusqu'au 1er novembre 1893.	Subventions totales, ou partielles, devenues caduques par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complètes, ou par défaut d'accomplissement des conditions imposées par les lois en vigueur.	Balances restant à payer sur les subventions, quand elles seront dues aux termes de la loi.
\$ cts		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
5,342,752 00	623 72	3,226,056.05	269,353.05	3,495,409.10	1,210,289.23	786,264.22
360,000 00	60. $\frac{86}{100}$	321,660 00	.....	321,660 00	.....	102,287 35*
117,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	117,000 00*
47,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	47,500 00
6,027 00	.....	6,027 00 (explorations.)	.....	6,027 00	.....	.....
850,000 00	170	850,000 00	.....	850,000 00	.....	.....
70,000 00	7. $\frac{71}{100}$	38,550 00	.....	38,550 00	.....	31,450 00 (a)
60,000 00	12	60,000 00	.....	60,000 00	.....	.....
\$6,853,279.00	874. $\frac{29}{100}$	\$4,502,293.05	\$269,353.05	\$4,771,646.10	\$1,210,289.23	\$1,084,501.57

construire depuis un point sur la ligne principale, entre la station de Tring et celle de St-Frédéric, de la ligne courte du chemin de fer Canadien du Pacifique,)—à, ou près du Lac Mégantic. entrée de 66 milles entre la Rivière Métabetchouan et Chicoutimi.

TABLEAU A.—(Suite.)

ETAT :—1o des subventions en argent accordées aux chemins de fer ci-après dési-
 restant à payer à cette dernière date.

SUBVENTIONS

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.	Proportion sur la balance de- venue caduque de la subven- tion accordée à la 1ère Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
		\$ cts.		\$ cts.
	Montants rapportés.....		1,599. ²⁵ / ₁₀₀	213,157 90
Québec & Lac St-Jean :—(ex- tension depuis la rivière Métabetchouan jusqu'à St-Alphonse ou la Baie des Ha ! Ha !).....	54 Vict., ch. 88, par. p { 55-56 Vict., chap. 66..... {	5,000 00	66	.....
Québec & Lac St-Jean :—(ponts sur les rivières Métabet- chouan, Kouspiganische et Belle-Rivière).....	54 Vict., ch. 88, par. q.....	.....	.....	.....
Québec, Montmorency & Char- levoix.....	51-52 Vict., ch. 91, sec. 6, par. g.	4 000 00	30	.....
Québec, Montmorency et Charlevoix :—(pont sur la rivière St-Charles, à Qué- bec).....	54 Vict., ch. 88, par. s.....	.....	.....	.....
—do— (section entre St- Joachim et La Malbaie).....	54 Vict., chap. 88, par. k. k.....	4,000 00	60	.....
Sud-Est :—(originaire) :—main- tenant une section du che- min de fer Canadien du Pa- cifique).....	37 Vict., chap. 2, sect. 1.....	1,000 00	43	.....
	A reporter.....	.....	1,798 ²⁵ / ₁₀₀	\$213,157,90

TABLEAU A.—(Suite.)

gnés : 2o des sommes payées jusqu'au 1er de novembre 1893 ; et 3o des montants
EN ARGENT.

Total de la subvention.	No de milles actuellement cons- truits.	Montants payés jusqu'au 1er de Novembre 1892.	Montants payés depuis le 1er de Novembre 1892 jusqu'au 1er de Novembre 1893.	Total des montants payés jus- qu'au 1er de Novembre 1893.	Subventions totales, ou par- tielles, devenues caduques par l'ap- p- s de temps, ou par nombre de milles en moins de complé- tés, ou par défaut d'accomplis- sement des conditions impo- sées par les statuts en vigueur.	Balances à payer sur les sub- ventions, quand elles seront dues aux termes de la loi.
\$ cts. 6,853,279 00	874. ²⁹ / ₁₀₀	\$ cts. 4,502,293.05	\$ cts. 269,353.05	\$ cts. 4,771,646.10	\$ cts. 1,210,289.23	\$ cts. 1,084,501.57
330,000 00	40	4,941 00	194,400 00	199,341 00	.....	130,659 00
150,000 00	.....	97,388 76	38,311 24	135,700 00	.....	14,300 00
120,000 00	20	80,000 00	.....	80,000 00	.....	40,000 00
30,000 00	.....	30,000 00	.....	30,000 00	.....	.....
240,000 00	.....	.....	.....	.....	16,000 00	224,000 00
43,000 00	43	43,000 00	.....	43,000 00	.....	.....
\$7,766,279 00	977. ²⁹ / ₁₀₀	\$4,757,622.81	\$502,064.29	\$5,259,687.10	\$1,226,289.23	\$1,493,460.57

TABLEAU A.—(Suite.)

ETAT :—1o des subventions en argent accordées aux chemins de fer ci-après dési-
 restant à payer à cette dernière date.

SUBVENTIONS

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.	Proportion sur la balance de- venue caduque de la subven- tion accordée à la 1ère Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
		\$ cts.		\$ cts.
	Montants rapportés.....	.....	1,798. ²⁵ / ₁₀₀	213,157 90
Sud-Est :—(de Sorel à la jonction de Sutton) :— —maintenant une section du chemin de fer du Paci- fique—Canadien—	37 Vict., chap. 2, sect. 1,..... } 39 Vict., chap. 3, sect. 5,..... } 40 Vict., chap. 3, sect. 4,..... }	3,932 30	96	56,842 10
Sud-Est :—(Embranchement de l'Avenir) :—maintenant une section du chemin de fer Pacifique—Canadien—	32 Vict., chap. 52	1,710 00	11½	.....
St-Jérôme :—Embranche- ment du ci-devant che- min de fer de Colonisa- tion du Nord de Mont- réal, — faisant mainte- nant partie du chemin de fer du Pacifique—Can- dien)—.....	37 Vict., chap. 2,..... } 38 Vict., chap. 2, sect 1..... }	4,000 00	18	.....
St-Laurent & Lac Cham- plain :—(maintenant une section du chemin de fer Pacifique—Canadien)	37 & 38 Vict., chaps 2, sects 1... } 49-50 Vict., chap. 77, sec. 5. }	4,000 00	69	.....
St-Laurent & Adirondack :—(à partir de Valleyfield, à un point de jonction avec le Canada-Atlantique, jusqu'à la ligne-frontière, dans la direction de Malone, E. U., en passant à Huntingdon et près d'Athelstan, & main- tenant exploité par la Cie du chemin de fer le Vermont —Central.).....	54 Vict., ch. 88, par. a... ..	3,200 00	22	.....
	A reporter.....	.....	2,014.75	\$270,000 00

* Cette balance a été re-votée en faveur du chemin de fer ci-haut entré de

TABLEAU A.—(Suite)

gnés; 2o des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1893: et 3o des montants
EN ARGENT.—(Suite).

Total de la subvention.	No de milles actuellement construits.	Montants payés jusqu'au 1er de Novembre 1892.	Montants payés depuis le 1er de Novembre 1892 jusqu'au 1er de novembre 1893.	Total des montants payés jusqu'au 1er de novembre 1893.	Subventions totales, ou partielles, devenues caduques par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés, ou par défaut d'accomplissement des conditions imposées par les lois en vigueur.	Balances restant à payer sur les subventions, quand elles seront dues aux termes de la loi.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
7,766,279 00	977.23 100	4,757,622 81	502,064 29	5,259,687 10	1,226,289 23	1,493,460 57
377,500 00	96	434,342 10	.....	434,342 10	.....	.....
19,665 00	11½	19,665 00	.....	19,665 00	.....	.....
72,000 00	.....	3,150 00 (explorations.)	.....	3,150 00	68,850 00	.....
276,000 00	62.57 100	250,280 00	.....	250,280 00	25,720 00	*
70,400 00	20.88 100	65,216 00	.....	65,216 00	5,184 00	.....
\$8,581,844 00	1167.74 100	\$5,530,275 91	\$502,064 29	\$6,032,340 20	\$1,326,043 23	\$1,493,460 57

jonction et des carrières de Philipsburg.

TABLEAU A.—(Suite.)

ETAT :—1o des subventions en argent accordées aux chemins de fer ci-après dési-
 restant à payer à cette dernière date.

SUBVENTIONS

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.	Proportion sur la balance devenue caduque de la subvention accordée à la 1ère Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
	Montants rapportés.....	\$ cts.	2014. ⁷⁵ / ₁₀₀	\$ cts. 270,000 00
Vaudreuil & Prescott,—maintenant le Montréal & Ottawa :—(pont sur la rivière La Grasse, à Rigaud, et exploité par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique).....	54 Vict., ch. 88, par. w.....			
Waterloo & Magog,—maintenant une section du chemin de fer Canadien du Pacifique—.....	37 Vict., chap. 2..... 38 Vict., chap. 2..... 40 Vict., chap. 3.....	4,000 00	43	
	Totaux		2057. ⁷⁵ / ₁₀₀	\$270,000 00

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, }

Bureau des Chemins de Fer. }

Québec, le 1er novembre 1893.

TABLEAU A.—(Suite.)

gnés; 2o des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1893; et 3o des montants
EN ARGENT.

Total de la subvention.	No de milles actuellement construits.	Montants payés jusqu'au 1er de novembre 1892.	Montants payés depuis le 1er novembre 1892 jusqu'au 1er novembre 1893.	Total des montants payés jusqu'au 1er novembre 1893.	Subventions totales, ou partielles, devenues caduques par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés, ou par défaut d'accomplissement des conditions imposées par les lois en vigueur.	Balances restant à payer sur les subventions, quand elles seront dues aux termes de la loi.
\$ cts. 8,581,844 00	1167. ⁷⁴ / ₁₀₀	\$ cts. 5,530,275 91	\$ cts. 502,064 29	\$ cts. 6,032,340 20	\$ cts. 1,326,043 23	\$ cts. 1,493,460 57
37,500 00	.....	24,710 00	.....	24,710 00	12,790 00	.....
172,000 00	43	172,000 00	.....	172,000 00	.....	.....
\$8,791,344 00	1210. ⁷⁴ / ₁₀₀	\$5,726,985 91	\$502,064 29	\$6,229,050 20	\$1,338,833 23	\$1,493,460 57

E. MOREAU,

Directeur des Chemins de Fer.

TABLEAU B.

ETAT:—1o des subventions en terres accordées aux chemins de fer ci-après dési,
restant à payer à cette dernière date, et 4o des subventions,—totales ou partielles,—

SUBVENTIONS

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	No de milles donnant droit à une subvention.	Nombre d'acres par mille.	Contenance totale en acres.	Date de la conversion en ar- gent, à 70 cts l'acre.	Montant des lers 35 cents par acre, payable lorsque la sub- vention sera due aux termes des contrats et lois en vigueur.	No de milles actuellement cons- truits.
						\$ cts.	
Baie des Chaleurs:—	45 Vict., ch. 23, s. 1, p.	100	10,000	1,000,000	14 août '86	350,000 00	80
—de Métapédia à Paspébiac—	b, 51-52 Vict., ch. 91, s. 12, 56 Vict., chap. 3, clause 1.					280,000 00	
— do — do —	— do — do —	80	10,000	800,000	do	630,000 00	.....
—do—(pour compléter 80 milles sur la sec- tion ci-dessus de 100 milles, et pour payer dettes privilégiées en souffrance.)	54 Vict., ch. 88, par. j.....	.....	.....	800,000	23 av. 1891	280,000 00	.....
Drummond,—du comté de:—(section entre Drummondville et Ste-Rosalie, près de St-Hyacinthe).....	54 Vict., ch. 88, par. d....	27	10,000	270,000	16 jan. 1891	94,500 00	27
—do—(section entre "Carmel Hill" et Victoriaville).....	54 Vict., ch. 88, par. e.....	23	10,000	230,000	Pas de con- version en argent.	.....	.....
Jonction de Beauhar- nois	51-52 Vict., ch. 91, s. 3...	20	5,000	100,000	19 jan. 1889	35,000 00	19 $\frac{11}{100}$
Grand Nord:—(de St-Jérôme à New- Glasgow)	45 Vict., ch. 23, s. 1, p. h. 54 Vict., ch. 88, par. g.)	8	10,000	80,000	19 juin '88, 9 fév. 1891	28,000 00	8
Grand Nord:—(de New - Glasgow à Ste-Julienne).....	49-50 V., c. 77, s. 8, p. 1, 54 Vict., ch. 88, par. g, 56 V., c. 3, clauses 2 et 3.)	13	10,000	130,000	16 juil. '88, 9 fév. 1891	45,500 00	10
Grand Nord:—(de Ste-Julienne à Montcalm).....	51-52 V., c. 91, s. 6, p. c, 54 Vic., ch. 88, par. g.) 56 V., c. 3, clauses 2 et 3.)	7	10,000	70,000	9 fév. 1891	24,500 00	.....
A reporter...	.....	278	.....	3,480,000	.....	1,137,500 00	144.13

TABLEAU B.

gnés; 2o des sommes payées jusqu'au 1er de novembre 1893; 3o des montants qui sont devenues caduques, etc.

EN TERRES.

Montants payés jusqu'au 1er de novembre 1892.	Montants payés depuis le 1er de novembre 1892 jusqu'au 1er de novembre 1893.	Total des montants payés jusqu'au 1er de novembre 1893.	Balances à payer quand elles seront dues aux termes des contrats et lois en vigueur.	Balances des subventions converties, — (2d paiement de 35 cts par acre) — payables lors de la vente des terres et suivant les règlements en force dans le dépt. des terres de la Couronne.	Subventions, — totales ou partielles, — qui sont devenues caduques par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés, ou par défaut d'accomplissement des conditions imposées par les statuts en vigueur.		
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	Montants en entier, ou partiel, des lers 35 cts et des 2èmes 35 cts — ci-contre entrés.		Montants des subventions en terres, non converties en argent. Total du nombre d'acres.
					lers 35 cts	2èmes 35 cts	
230,000 00				70,000 00			
140,000 00				560,000 00			
370,000 00	120,000 00	490,000 00	140,000 00				
216,500.	27,000 00	243,500 00	36,500 00	280,000 00			
94,500 00		94,500 00		94,500 00			
							230,000
33,463 50		33,463 50		33,463 50	1,536,50	1,536 50	
28,000 00		28,000 00		28,000 00			
35,000 00		35,000 00	10,500 00	45,500 00			
			24,500 00	24,500 00			
\$777,463 50	\$147,000 00	\$924,463 50	\$211,500 00	1,135,963 50	\$1,536 50	\$1,536 50	230,000 acr.

TABLEAU B.—(Suite.)

ÉTAT :—10 des subventions en terres accordées aux chemins de fer ci-après dési-
restant à payer à cette dernière date, et 40 des subventions,—totales ou partielles,—

SUBVENTIONS

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	No de milles donnant droit à une subvention.	Nombre d'acres par mille.	Contenance totale en acres.	Date de la conversion en ar- gent, à 70 cts l'acre.	Montant des lers 35 cts par acre, payable lorsque la sub- vention sera due aux termes des contrats et lois en vigueur.	No de milles actuellement cons- truits.
	Montants rapportés.....	278	.....	3,480,000	.....	1,137,500 00	144.13
Grand Nord :—(jon- ction de St-André à Lachute.)— fesant maintenant un chaînon du chemin de fer de la Vallée d'Ottawa.....	45 Vic., ch. 23, s. 1, p. g. } 49-50 Vict., ch. 77, s. 6, } 53 Vict., ch. 101, sec. 3, } 54 Vict., ch. 88, par. g. }	7	10,000	70,000	9 fév. 1891	24,500 00	6.74
—do — (de Montcalm jusqu'à un point en- tre la ville de Joliette et St-Félix de Valois, pour raccordement avec l'embranchement de Joliette, ex- ploité par la Cie du chemin de fer Cana- dien du Pacifique.)...	54 Vict., ch. 88, par. g. 56 Vict., ch. 3, cls 2 et 3.	5	10,000	50,000	9 fév. 1891	17,500 00	.....
Hereford.....	45 V., ch. 23, s. 1, p. a. } 51-52 V., c. 91, ss. 9 & 10. }	35	4,000	140,000	2 août 1888	49,000 00	35
Lac Témiscamingue— —(colonisation du :—)	54 Vict., ch. 88, par. t.....	50	5,000	250,000	5 sept. 1893	87,500 00	.....
Lac St-François,—che- min de fer et de na- vigation du :—(entre la station "D'Israël" et la station "Black Lake," à travers le canton de Price, jus- qu'aux bords du Lac St-François, etc).....	54 Vic., ch. 88, par. u.....	20	10,000	200,000	8 juil. 1892	70,000 00	.....
L'Assomption.....	49-50 Vict., ch. 77, sec. 9..	3½	3,000	10,500	7 jan. 1887	3,675 00	3½
otbinière & Mégantic; L. (entre un point situé —à ou près de l'église de la paroisse St-Jean Deschaillons, comté de Lotbinière, et un autre point situé à ou près de "Glen Lloyd," comté de Mégantic)...	54 Vict., ch. 88, par. dd..	25	10,000	250,000	5 fév. 1892	87,500 00	.....
	A reporter.....	423½	.....	4,450,500	.....	1,477,175 00	189.37

TABLEAU B.—(Suite.)

gnés; 2o des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1893; et 3o des montants qui sont devenues caduques, etc.

EN TERRES.—(Suite.)

Montants payés jusqu'au 1er de novembre 1892.	Montants payés depuis le 1er de novembre 1892 jusqu'au 1er de novembre 1893.	Total des montants payés jusqu'au 1er de novembre 1893.	Balances à payer quand elles seront dues aux termes des contrats et lois en vigueur.	Balances des subventions converties—(2d paiement de 35 cts par acre)—payables lors de la vente des terres, et suivant les règlements en force dans le dépt. des terres de la Couronne.	Subventions,—totales ou partielles,—qui sont devenues caduques par laps de temps ou par nombre de milles en moins de complétés, ou par défaut d'accomplissement des conditions imposées par les statuts en vigueur.		
					Montants en entier, ou partiel, des premiers 35 cts et des deuxièmes 35 cts—ci-contre entrés.		Montants des subventions en terres, non-converties en argent. Total du nombre d'acres.
					1ers 35 cts.	2ème 35 cts.	
\$ cts. 777,463 50	\$ cts. 147,000 00	\$ cts. 924,463 50	\$ cts. 211,500 00	\$ cts. 1,135,963 50	1,536 50	1,536 50	230 000
23,590 00	23,590 00	.....	23,590 00	910 00	910 00	.....
.....
.....	17,500 00	17,500 00	.....	.....	.....
49,000 00	49,000 00	.....	49,000 00	.....	.....	.....
.....	78,540 00	78,540 00	8,960 00	8,960 00	.....
.....
1,443 75	1,443 75	.....	.....	68,556 25	70,000 00	.....
3,675 00	3,675 00	.....	3,675 00	.....	.....	.....
.....
2,875 00	2,875 00	84,625 00	87,500 00	.....	.....	.....
\$858,047 25	\$147,000 00	\$1,005,047 25	\$392,165 00	\$1,395,768 50	\$79,962 75	\$81,406 50	230.000

TABLEAU B.—(Suite.)

ETAT :—1o des subventions en terres accordées aux chemins de fer ci-après dési-
 restant à payer à cette dernière date, et 4o des subventions,—totales ou partielles,—

SUBVENTIONS

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions	No de milles donnant droit à une subvention.	Nombre d'acres par mille.	Contenance totale en acres.	Date de la conversion en ar- gent, à 70 cts l'acre.	Montant des lers 35 cts par acre, payable lorsque la subvention sera due aux termes des con- trats et lois en vigueur.	Nombre de milles actuellement construits.
	Montants rapportés.	423½	.....	4,450,500	.....	\$ cts. 1,477,175 00	189.37
Matane.—(entre St-Octave de Métis, en passant à travers les paroisses de "Sandy Bay" et de la rivière Blanche, jusqu'à Matane).....	54 Vic., ch. 88, par. v.....	30	10,000	300,000	Pas de conversion en argent.	.....	.....
Montréal & Lac Maskinongé :—(entre St-Félix de Valois et St-Gabriel de Brandon).....	{ 49-50 Vic., ch. 77, sec. 7, } 51-52 Vic., ch. 91, s. 3, p. c. } 51-52 Vic. ch. 91, s. 3, p. b. }	13	5,000	65,000	16 juil 1888	22,750 00	13
Joliette & St-Jean de Matha :—(entre St-Félix de Valois et St-Jean de Matha). {	{ 49-50 Vic., ch. 77, s. 7, } 51-52 Vic., ch. 91, s. 3, p. c. } 54 Vic., ch. 88, par. n.... }	8	10,000	80,000	27 juin 1891	28,000 00	.....
Montréal & Occidental.....	{ 49-50 Vict., ch. 77, s. 4, } 51-52 Vict., ch. 91, s. 5. }	70	5,000	350,000	28 mai 1892	122,500 00	60,00
Montfort,—de colonisation de :—(entre Lachute, passant à St-Jérôme, ou à St-Sauveur, ou près, jusqu'à Montfort, canton de Wentworth).....	{ 45 Vict., ch. 23, clause } 1, par. i..... } 54 Vic., ch. 88, par. gg }	21	10,000	2 0,000	6 juil. 1891	73,500 00	.....
Napierville,—jonction de :—(passant à travers les paroisses de St-Cyprien, St-Edouard et St-Rémi). {	54 Vict., ch. 88, par. }	15	10,000	150,000	Pas de conversion en argent.	.....	.....
A reporter.....		580½	.....	5,605,500	.....	\$1,723,925 00	262.37

TABLEAU B.—(Suite.)

gnés ; 2o des sommes payées jusqu'au 1er de novembre 1893 ; 3o des montants qui sont devenues caduques, etc.

EN TERRES.—(Suite.)

Montants payés jusqu'au 1er de novembre 1892.	Montants payés depuis le 1er de novembre 1892 jusqu'au 1er de novembre 1893.	Total des montants payés jusqu'au 1er de novembre 1893.	Balances à payer quand elles seront dues aux termes des contrats et lois en vigueur.	Balances des subventions converties—(2d paiement de 35 cts par acre.)—payables lors de la vente des terres et suivant les règlements en force dans le dépt. des terres de la Couronne.	Subventions —totales ou partielles,— sont devenues caduques par laps de temps, ou par nombre de milles moins de complétés, ou par défaut d'accomplissement des conditions imposées par les statuts en vigueur.		
					Montants en entier, ou partiel, des 1ers 35 cts et des 2èmes 35 cts —ci-contre entrés.	Montants des subventions, non converties en argent. Total nombre d'ac	
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	1ers 35 cts	2èmes 35 cts.	
\$ 858,047 25	\$ 147,000 00	\$ 1,005,047 25	\$ 392,165 00	\$ 1,395,768 50	\$ 79,962 75	\$ 81,406 50	230,
							300,
22,750 00		22,750 00		22,750 00			
600 00		600 00			27,400 00	28,000 00	
25,000 00	80,000 00	105,000 00	17,500 00	122,500 00			
1,575 00		1,575 00	71,925 00	73,500 00			
							150,
\$907,972 25	\$227,000 00	\$1,134,972 25	\$481,590 00	\$1,614,518 50	\$107,362 75	\$109,406 50	680,

TABLEAU B.—(Suite.)

ETAT :—10 des subventions en terres accordées aux chemins de fer ci-après dési-
 restant à payer à cette dernière date, et 40 des subventions,—totales ou partielles,—

SUBVENTIONS

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	No de milles donnant droit à une subvention.	Nombre d'acres par mille.	Contenance totale en acres.	Date de la conversion en ar- gent, à 70 cts l'acre.	Montant des premiers 35 cts par acre, payable lorsque la sub- vention sera due aux termes des contrats et lois en vigueur.	No de milles actuellement cons- truits.
Ottawa :—(Colonisa- tion d'—).....	Montants rapportés.....	580½	.....	5,605,500	.....	\$ cts. 1,723,925.00	262.37
	{ 45 Vict., ch. 23, s. 1 p. f.	52	4,000	208,000	10 juillet 1893.	72,800.00(a)	.....
	{ 53 Vict., ch. 102..... 56 Vict., ch. 3, clause 4..}						
Portage-du-Fort & Bris- tol :—(embranchement entre un point, à ou près du village de Quio, et le village du Portage-du-Fort, en passant par les can- tons de Onslow, Bris- tol et Clarendon).....	54 Vic., ch. 88, par. ff.....	15	10,000	150,000	8 juillet 1892.	52,500 00 ..	.....
Pontiac et Renfrew :— —(entre le site des mines de Bristol et un point de jonction avec le chemin de fer de Pon- tiac et Pacifique.).....	54 Vic., ch. 88, par. 11.....	5	10,000	50,000	3 fév. 1891.	17,500 00	5
Québec-Central :—sec- tion de Lévis & Ken- nébec :—(de la jonc- tion de Beauce, ou près, entre la rivière Chaudière et la sta- tion de Tring, et un point à ou près du Lac Mégantic).....	{ 52 Vict., chap. 86, s. 1, 54 Vict., ch. 88, s. 4....	52	2,250	117,000	5 septem- bre 1893.	40,950 00(b)	.....
Québec & Lac St- Jean :—.....	{ 37 & 38 Vict., ch. 2, s. 1... 45 Vic., ch. 23, s. 1, p. a. }						
Québec & Lac St- Jean :—(Avances). {	{ 47 Vict., ch. 70, sec. 3, } 49-50 Vic., ch. 77, sec. 1. }	170	5,000	850,000	14 août 1886.	297,500 00	170
A reporter.....		874 50	.....	6,980,500	.....	2,205,175.00	437.3

* Ces \$148,171.20 d'avances ci-dessus entrées au débit du chemin de fer de Québec & Lac St-Jean parties intéressées à ce sujet.

(a) Ce montant a été cédé et transporté à la Cie du chemin de fer d'Ottawa et de la Vallée de la

(b) Ce montant a été réparti sur les 59,36 milles que la Cie doit construire en vertu d'un contrat
 tension de sa ligne jusqu'au Lac Mégantic.

TABLEAU. B.—(Suite.)

gnés : 2o des sommes payées jusqu'au 1er de novembre 1893 ; 3o des montants qui sont devenues caduques, etc.

EN TERRES. (Suite.)

Montants payés jusqu'au 1er de novembre 1892.	Montants payés depuis le 1er de novembre 1892 jusqu'au 1er de novembre 1893.	Total des montants payés jusqu'au 1er de novembre 1893.	Balances à payer quand elles seront dues aux termes des contrats et lois en vigueur.	Balances des subventions converties — (2e paiement de 35 cts par acre) — payables lors de la vente des terres et suivant les règlements en force dans le dépt. des terres de la Couronne.	Subventions, — totales ou partielles, — sont devenues caduques par laps de temps, ou par nombre de milles moins de complétés, ou par défaut d'accomplissement des conditions imposées par les statuts en vigueur : —		
					Montants en entier, ou partiel, des 1ers 35 cts et des 2èmes 35 cts — ci-contre entrés.	Montants des subventions terres, non converties en argent. Total	nombre d'acres
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	1ers 35 cts	2èmes 35 cts	
907,972 25	227,000 00	1,134,972 25	481,590 00	1,614,518 50	107,362 75	109,406 50	680 00
.....	.....	.....	72,800 00 (a)	72,800 00 (a)	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	52,500 00	52,500 00	.....
17,500 00	.....	17,500 00	.....	17,500 00	.....	.....	.....
.....	.....	.....	40,950 00 (b)	40,950 00 (b)	.....	.....	.....
297,500 00	.....	297,500 00	.....	297,500 00	.....	.....	.....
148,171 20*	.....	148,171 20*	.....	.....	.....	.....	.....
1,371,143 45	227,000 00	1,598,143 45	595,340 00	2,043,268 50	159,862 75	161,906 50	680 00

doivent être remboursées au gouvernement par cette Cie suivant les arrangements conclus entre Gatineau par l'acte 56 Vict., chap. 3, clause 4.

passé à cet effet avec le gouvernement de Québec, le 5 septembre 1893, pour assurer la construction de l

TABLEAU B.—(Suite.)

ETAT :—1o des subventions en terres accordées aux chemins de fer ci-après dési-
 restant à payer à cette dernière date, et 4o des subventions—totales ou partielles ; --

SUBVENTIONS

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	No de milles donnant droit à une subvention.	Nombre d'acres par mille.	Contenance totale en acres.	Date de la conversion en ar- gent, à 70 cts l'acre.	Montant des lers 35 cts par acre, payable lorsque la sub- vention sera due aux termes des contrats et lois en vigueur.	Nombre de milles actuellement construits.
	Montants rapportés....	874. ⁵⁰ / ₁₀₀	.....	6,980,500	.....	\$ cts. 2,205,175 00	437.37
Québec & Lac St-Jean : —(de la Pointe aux Trembles à Roberval.)	51-52 Vic., ch. 91, s. 1, p. a.	14	10,000	140,000	3 sept. 1888	49,000 00	13. ⁸⁶ / ₁₀₀
Québec & Lac St-Jean : —(de la Pointe aux Trembles à Métachouan).....	{ 51-52 Vic., ch. 91, s. 1, p. b. } { 55-56 Vict., ch. 66..... }	14	5,000	70,000	3 sept. 1888	24,500 00	7. ⁷¹ / ₁₀₀
— do — (extension depuis la station de la rivière à Pierre jus- qu'à La Tuque, sur la rivière St-Maurice)....	54 Vict., ch. 88, par. r.....	45	10,000	450,000	8 avril 1891	157,500 00	(a).....
Québec & L. St-Jean : —(de la rivière Mé- tatchouan à Chi- coutimi et la Baie des Ha! Ha!)	{ 51-52 Vic., ch. 91, s. 1, p. d. } { 53 Vict., ch. 101, s. 2... } { 54 Vict., ch. 88, par. p. } { 55-56 Vict., ch. 66..... }	66	5,000	330,000	13 mai 1892	115,500 00	40
Québec Oriental : — —(entre St-Anselme, comté de Dorchester, et à travers les comtés de Dorchester, Belle- chasse, Montmagny, l'Islet et Kamouraska, et Témiscouata)	54 Vict., ch. 88, par. nn.	100	10,000	1,000,000	Pas de con- version en argent.	— (explora- tions faites.)	.....
Québec, Montmorency & Charlevoix.....	{ 45 Vic., ch. 23, s. 1, p. m. } { 51-52 Vic., ch. 91, s. 6, p. g. }	90	4,000	360,000	11 août '87	126,000 00	20
	A reporter.....	1203. ⁵⁰ / ₁₀₀	.....	9,330,500	.....	2,677,675 00	518.94

* Cette balance a été transférée et est répartie sur les premiers 47 milles de la section ci-contre entre

(a) Sur ce montant la somme de \$100,000 00 a été transférée et appliquée sur l'extension—(ci-haut
renoncé au surplus de la dite subvention en terres,—convertie en argent à 70 cts l'acre,—sauf ratification
entrée, et à laquelle il est fait allusion dans l'astérisque ci-dessus.

TABLEAU B.—(Suite.)

gnés; 2o des sommes payées jusqu'au 1er de novembre 1893; 3o des montants qui sont devenues caduques, etc.

EN TERRES.—(Suite.)

Montants payés jusqu'au 1er de novembre 1892.	Montants payés depuis le 1er de novembre 1892 jusqu'au 1er de novembre 1893.	Total des montants payés jusqu'au 1er de novembre 1893.	Balances à payer quand elles seront dues aux termes des contrats et lois en vigueur.	Balances des subventions converties—(2d paiement de 35 cts par acre)—payables lors de la vente des terres et suivant les règlements en force dans le dépt. des terres de la Couronne.	Subventions totales, ou partielles, qui sont devenues caduques par laps de temps, ou par nombre de milles et moins de complétés, ou par défaut d'accomplissement des conditions imposées par les statuts en vigueur.		
					Montants en entier, ou partiel, des 1ers 35 cts et des 2èmes 35 cts—ci-contre entrés.		Montants de subventions et terres, non converties en argent. Total du nombre d'acres
					1ers 35 cts	2èmes 35 cts	
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
1,371,143 45	227,000 00	1,598,143 45	595,340 00	2,043,268 50	159,862 75	161,906 50	680,00
48,510 00	.....	48,510 00	.....	48,510 00	490 00	490 00	.....
13,492 50	.....	13,492 50	11,007 50	24,500 00	.....	.....	.....
.....
.....	.....	.....	100,000 00	.....	57,500 00	157,500 00	.....
.....	70,000 00	70,000 00	56,507 50	115,500 00	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,000,0
28,000 00	.....	28,000 00	92,400 00	120,400 00	5,600 00	5,600 00	.....
1,461,145 95	\$297,000 00	1,758,145 95	\$844,247 50	2,352,178 50	\$223,452 75	\$325,496 50	1,680,0

la rivière Métabetchoua et Chicoutimi.

entrée entre la rivière Métabetchoua et Chicoutimi sur une distance d'environ 46 milles; la Commission a été autorisée à présenter un projet de loi à la législature de Québec, à sa prochaine session. (b) Y compris les \$11,007 50 de balance ci-haut.

TABLEAU B.—(Suite.)

ETAT :—1o des subventions en terres accordées aux chemins de fer ci-après dési-
 restant à payer à cette dernière date, et 4o des subventions,—totales ou partielles,—
 SUBVENTIONS

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	No de milles donnant droit à une subvention.	Nombre d'acres par mille.	Contenance totale en acres.	Date de la conversion en ar- gent, à 70 cts l'acre.	Montant des lers 35 cents par acre, payable lorsque la sub- vention sera due aux termes des contrats et lois en vi- gueur.	No de milles actuellement cons- truits.
	Montants rapportés...	1203. ⁵⁰ / ₁₀₀		9,330,500		\$ cts. 2,677,675 00	518. ⁸⁴ / ₁₀₀
Richelieu.—Vallée Est du :—(entre un point dans la paroisse de St-Thomas, comté de Missisquoi, et un point à ou près d'Iberville, passant à travers les paroisses de St-Tho- mas, Clarenceville, Henryville, Ste-Anne de Sabrevois et St- Athanase)	54 Vic., ch. 88, par. ee.....	25	10,000	250,000	8 juil. 1892	87,500 00	.....
St-Jacq. de l'Achigan..	49-50 V., ch. 77, s. 8, p. 2.	7	4,000	28,000	Pas de con- version en argent.	.....	.....
St-Chrysostôme :—(en- tre cette paroisse et le chemin de fer de jonc- tion de Montréal et Champlain, et le che- min de fer Canada- Atlantique)	54 Vic., ch. 88, par. 3.....	30	10,000	300,000	do	.....	.....
Basses-Laurentides :— —(entre la jonc. de St-Tite et la station de la Riv. à Pierre)	45 V., ch. 23, s. 1, p. d. 53 Vic., ch. 101, s. 5.....	60 réduits à 39 en- ron.)	8,000	480,000	12 oct. '86	168,000 00	38. ⁸⁴ / ₁₀₀
—do—(section partant d'un point de jonction sur sa ligne cons- truite, à ou près de la jonction à St-Tite, avec le chemin de fer Canadien du Pacifi- que, et de là traver- sant la rivière St-Mau- rice sur un pont à y ériger, aux, ou près des							
	A reporter	1304. ⁵⁰ / ₁₀₀		10,388,500		2,933,175 00	557. ⁷⁸ / ₁₀₀

TABLEAU B.— *Suite.*)

gnés ; 2o des sommes payées jusqu'au 1er de novembre 1893 ; 3o des montants qui sont devenues caduques, etc.

EN TERRES.—(*Suite.*)

Montants payés jusqu'au 1er de novembre 1892.	Montants payés depuis le 1er de novembre 1892 jusqu'au 1er de novembre 1893.	Total des montants payés jusqu'au 1er de novembre 1893.	Balances à payer quand elles seront dues aux termes des contrats et lois en vigueur.	Balances des subventions converties—(2d paiement de 35 cts par acre)—payables lors de la vente des terres et suivant les règlements en force dans le dépt. des terres de la Couronne.	Subventions,—totales, ou partielles,—qui sont devenues caduques par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés, ou par défaut d'accomplissement des conditions imposées par les statuts en vigueur.		
					Montants en entier, ou partiel des lers 35 cts et des 2èmes 35 cts,—ci-contre entrés.		Montants des subventions en terres, non converties en argent. Total du nombre d'acres.
					1ers 35 cts	2ème 35 cts	
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
1,461,145 95	297,000 00	1,758,145 95	844,247 50	2,352.178 50	223,452 75	325,496 50	1,680,000
900 00	.....	900 00	83,100 00	84,000 00	3,500 00	3,500 00	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28,000
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300,000
168,000 00	.....	168,000 00	.....	168,000 00	.....	.....	.....
1,630,045 95	\$297,000 00	1,927,045 95	\$927,347 50	2,604,178 50	\$2 ,952 75	\$ 28,996 50	2,008,000

TABLEAU B.—(Suite.)

Etat :—1o des subventions en terres accordées aux chemins de fer ci-après dési-
 restant à payer à cette dernière date, et 4o des subventions—totales ou partielles,—

SUBVENTIONS

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	No de milles donnant droit à une subvention.	Nombre d'acres par mille.	Contenance totale en acres.	Date de la conversion en ar- gent, à 70 cts l'acre.	Montant des premiers 35 cts par acre, payable lorsque la sub- vention sera due suivant les termes des contrats et lois en vigueur.	No de milles actuellement cons- truits.
	Montants rapportés.....	1304	.....	10 388,500	.....	\$ 2,933,175 00 cts.	557.78 100
—Grandes Piles, et se dirigeant ensuite vers l'ouest pour se rac- corder plus loin avec le chemin de fer le Grand Nord, à ou près de la ville de Joliette.)	54 Vic., ch. 88, par, k..... 56 V., c. 3. clauses 2 et 3.	33	5,000	165,000	Conver- sion faite en août '93	57,750 00	.....
Saint-Laurent et Nord- Ouest.....	51-52 Vic., ch. 91, s. 6, p. c.	70	10,000	700,000	4 août 1888	245,000 00	.....
Témiscouata.....	{ 45 Vic., ch. 23, s. 1, p. c. } 51-52 Vic., ch. 91, s. 8. }	69	10,000	690,000	13 oct. 1886 4 août 1888	241,500 00	69
Comtés-Unis.....	{ 51-52 Vic., ch. 91, s. 6. } 54 Vic., ch. 88, par c. }	60	10,000	600,000	10 juin 1889 24 jan. 1891	210,000 00	18.64
Vaudreuil et Prescott (—maintenant le Mont- réal et Ottawa, et ex- ploité par la Cie du Pacifique Canadien)	{ 51-52 Vic., ch. 91, s. 9, } 53 Vic., ch. 101, sec. 6. }	30	10,000	300,000	29 jan. 1889	105,000 00	23.50
Ottawa & Vallée de la Gatineau.....	{ 45 Vic., c. 23, s. 1, p. e. } 51-52 V., ch. 91, sec. 7, } 54 Vic., ch. 88, sec. 2. }	75	6,000	450,000	31 déc. 1891 5 sept. 1893	157,500 00	40
Chemin depuis la sta- tion de Louiseville, sur le C.P.R., jusqu'à Mattawin — (mainte- nant le chemin de fer de Maskinongé & Lac Nipissingue.).....	45 V., ch. 23, clause 1, p. l.	60	4,000	240,000	Pas de con- version en argent.	.....	.....
A reporter.....		1701.50 100		13,533,500		3,949,925 00	708.92 100

(a) Y compris les \$42,000 00 de repliement fait sur les deux premières sections de 10 milles

afférents aux 5e et 6e sections d 0 milles chacune.

TABLEAU B.—(Suite.)

gnés : 2o des sommes payées jusqu'au 1er de novembre 1893 ; 3o des montants qui sont devenues caduques, etc.

EN TERRES.—(Suite.)

Montants payés jusqu'au 1er de novembre 1882.	Montants payés depuis le 1er de novembre 1892 jusqu'au 1er de novembre 1893.	Total des montants payés jusqu'au 1er de novembre 1893.	Balances à payer quand elles seront dues aux termes des contrats et lois en vigueur.	Balances des subventions converties—(2d paiement de 35 cts par acre)— payables lors de la vente des terres et suivant les règlements en force dans le dépt. des terres de la Couronne.	Subventions,—totales ou partielles,—qui sont devenues caduques par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés, ou par défaut d'accomplissement des conditions imposées par les statuts en vigueur.		
					Montants en entier, ou partiel des 1ers 35 cts. et des 2èmes 35 cts.—ci-contre entrés.		Montants des subventions en terres, non converties en argent. Total du nombre d'acres
1ers 35 cts.	2èmes 35 cts.						
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
1,630,045 95	297,000 00	1,927,045 95	927,347 50	2,604,178 50	226,952 75	328,996 50	2,008,000
.....	.....	.....	57,750 00	57,750 00	.....	.....	.....
4,950 00 (exploratns)	.....	4,950 00	.....	.....	240,050 00	245,000 00	.....
241,500 00	.....	241,500 00	.....	241,500 00	.....	.....	.....
.....	55,240 00	55,240 00	154,760 00	210,000 00	.....	.....	.....
105,000 00	.....	105,000 00	.....	105,000 00	.....	.....	.....
105,000 00	21,000 00	126,000 00 (a)	31,500 00	157,500 00	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	240,000
2,086,495 95	\$373,240 00	2,459,735 95	1,171,357 50	3,375,928 50	\$467,002 75	\$573,996 50	2,248,000

des premiers 35cts de cette subvention en terres,—convertie en argent à 70 cts l'acre,—qui étaient

TABLEAU B.—(Suite.)

ETAT :—1o des subventions en terres accordées aux chemins de fer ci-après dési-
 restant à payer à cette dernière date, et 4o des subventions,—totales ou partielles, —

SUBVENTIONS

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la. ou les subventions.	No de milles donnant droit à une subvention.	Nombre d'acres par mille.	Contenance totale en acres.	Date de la conversion en ar- gent, à 70 cts l'acre.	Montant des lers 35 cts par acre, payable lorsque la sub- vention sera due aux termes des contrats et lois en vigueur.	Nombre de milles actuellement construits.
	Montants rapportés..	1701. ⁵⁰ / ₁₀₀	.....	13,533,500	.....	\$ cts. 3,949,925 00	708. ⁹² / ₁₀₀
Chemin depuis un point dans le Canton de Leeds jusqu'à un point sur le Québec—Cen- tral, ou sur le Grand- Tronc.....	45 V., ch. 23, clause 1, p. n.	20	4000	80,000	Pas de conversion en argent.	.....	.....
	Totaux :	1721. ⁵⁰ / ₁₀₀	.....	13,613,500	.....	3,949,925 00	708. ⁹² / ₁₀₀

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, }

Bureau des Chemins de Fer. }

Québec, 1er novembre 1893. }

TABLEAU B.—(Suite.)

gnés ; 2o des sommes payées jusqu'au 1er de novembre 1893 ; 3o des montants qui sont devenues caduques, etc.

EN TERRES.—(Suite.)

Montants payés jusqu'au 1er de novembre 1892.	Montants payés depuis le 1er de novembre 1892 jusqu'au 1er de novembre 1893.	Total des montants payés jusqu'au 1er de novembre 1893.	Balances à payer quand elles seront dues aux termes des contrats et lois en vigueur.	Balances des subventions converties—(2d paiement de 35 cts par acre)—payables lors de la vente des terres et suivant les règlements en force dans le dépt. des terres de la Couronne.	Subventions,—totales ou partielles,—qui sont devenues caduques par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés, ou par défaut d'accomplissement des conditions imposées par les statuts en vigueur.		
					Montants en entier, ou partiel des lers 35 cts et des 2èmes 35 cts—ci-contre entrés.		Montants des subventions en terres, non converties en argent. Total du nombre d'acres
					lers 35 cts.	2èmes 35 cts.	
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
2,086,495 95	373,240 00	2,459,735 95	1,171,357 50	3,375,928 50	467,002 75	573,996 50	2,248,000
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80,000
2,086,495 95	\$373,240 00	2,459,735 95	1,171,357 50	3,375,928 50	\$467,002 75	\$573,996 50	2,328,000

(a) Ce total des subventions restant encore exigibles au 1er novembre 1893, suivant les dispositions des lois et contrats en vigueur, doit être réduit au chiffre de \$1,023,186.30 en raison des \$148,171.20 d'avances faites par le Trésor à la Cie du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, et que cette dernière doit lui rembourser, ainsi que mentionné plus haut au bas des pages 68 et 69.

E. MOREAU,
Directeur des Chemins de Fer.

1ère RECAPITULATION.

SUBVENTIONS EN ARGENT.

1o—Subventions en argent,—totales ou partielles,—parmi celles qui sont entrées dans le tableau A—(annexé à ce rapport)—comme étant devenues caduques, pour les causes y indiquées, à venir au 1er de juin 1891 et au 30 de juin 1893 :—.....	\$893,180 01
2o—Subventions en argent,—do—do—, qui sont devenues caduques, en tout ou partie, pour les causes indiquées dans ce même tableau A, depuis le 1er de juillet à venir au 1er de septembre dernier, et au 1er de novembre courant, sous l'autorité et en conformité de l'acte 56 Vict., chap. 4, clauses 2 et 3 :—.....	\$445,653.22
Grand total des subventions en argent qui sont ainsi devenues caduques à venir au 30 de juin et aux 1ers de septembre et de novembre 1893, respectivement :—.....	<u>\$1,338,833.23</u>

Département des Travaux Publics, }
Bureau des chemins de fer. }
QUÉBEC, 1er Novembre 1893. }

E. MOREAU,
Directeur des chemins de fer.

2ième RECAPITULATION.

SUBVENTIONS EN TERRES.

1o—Subventions en terres,—converties en argent, à 70 cts l'acre,—parmi celles qui sont entrées dans le Tableau B,—(annexé à ce rapport),—comme étant devenues caduques, soit en partie ou en totalité, pour les causes et raisons y indiquées, à venir au 1er de juin 1891 et au 30 de juin 1893, savoir :—	
Montant des premiers 35 centins :—.....	\$ 2,936.50
—do—des deuxièmes 35 centins :—.....	2,936.50
Total au 30 juin 1893.....	<u>\$ 5,873.00</u> \$ 5,873.00
A reporter :—	<u>\$ 5,873.00</u>

Rapporté :—		\$5,873.00
20—Subventions en terres,—converties en argent, à 70 cts l'acre,—parmi celles entrées dans le Tableau B, comme susdit, qui sont devenues caduques, soit en partie ou en totalité, pour les causes et raisons y indiquées, depuis le 1er juillet dernier à venir au 1er de septembre dernier et au 1er de novembre courant, sous l'autorité et en conformité de l'acte 56 Vict., chap. 4, clauses 2 et 3, savoir :—		
1ers 35 cts :.....	\$464,066.25	
et 2ièmes 35 cts :	\$571,060.00	
Total au 1er novembre 1893 : —.....	\$1,035,126.25	\$1,035 126.25
Grand total des subventions en terres,—converties en argent, à 70 cts l'acre,—qui sont ainsi devenues caduques, en totalité ou partie, pour les causes et raisons indiquées dans le tableau B, à venir au 30 de juin dernier, et aux 1ers de septembre et de novembre 1893 : —————		
		\$1,040,999.25
30—Subventions en terres,—non-converties en argent,—parmi celles entrées dans le Tableau B, comme susdit, qui sont devenues caduques, soit pour partie ou en totalité, pour les causes et raisons y indiquées, à venir au 1er de juin 1891 et au 30 de juin 1893 : —.....		
	1,328.000 acres.	
40—Subventions en terres,—non-converties en argent,—parmi celles entrées dans la tableau B, comme susdit, qui, sont devenues caduques, en tout ou partie, pour les causes et raisons y indiquées, depuis le 1er de juillet dernier à venir au 1er de septembre et au 1er de novembre 1893, sous l'autorité et en conformité de l'acte 56 Vict., chap. 4, clauses 2 et 3 : —...		
	1,000,000 acres.	
Grand total des subventions en terres,—non-converties en argent,—qui sont ainsi devenues caduques au 30 de juin et aux 1ers de septembre et novembre 1893, respectivement : —.....		
	2,328,000 acres.	
Maintenant, si l'on ajoute ensemble les montants ci-haut entrés comme items 1o dans les 1ère et 2ième Récapitulations ci-dessus, savoir :—		
{ 1o.....		\$893,180.01
{ et 2o.....		5,873.00
A reporter :—		\$899,053.01

	Rapporté :—	<u>\$899,053.01</u>
Cela formera un total de subventions,—en argent et en terres,—converties en argent à 70 cts l'acre,—qui étaient considérées comme caduques au 30 de juin 1893,—de.....		<u>\$899,053.01</u>
Si à ce total l'on réunit les montants entrés ci-dessus comme items 2o dans ces deux Récapitulations, savoir :—.....	\$ 445,653.22	
	Et.....	<u>\$1,035,126.25</u>
Cela donnera un total de subventions, en argent et en terres,—converties en argent à 70 cts l'acre,—qui sont ainsi devenues caduques au 30 de juin et aux 1ers de septembre et de novembre 1893,—de.....	\$1,480,779.47	
En additionnant ensemble les deux totaux ci-dessus en dernier lieu inscrits, savoir :—.....	\$ 899,053.01	
	Et.....	<u>\$1,480,779.47</u>
Cela formera un grand total de.....		<u>\$2,379,832.48</u>
représentant toutes les subventions en argent et en terres,—converties en argent à 70 cts l'acre,—qui étaient et sont devenues caduques au 30 de juin dernier, et aux 1ers de septembre et novembre 1893, respectivement.		
A ce grand total il convient de réunir celui que produirait la conversion en argent, à 70 cts l'acre, des 2,328,000 acres additionnés.—(Items 3 et 4)—plus haut dans cette 2ième récapitulation comme représentant le chiffre total des subventions en terres,—non converties en argent,—qui étaient et sont devenues caduques au 30 de juin dernier et aux 1ers de septembre et de novembre 1893, respectivement, savoir :—.....		<u>\$1,629,600.00 (*)</u>
Ce qui élèverait le grand total ci-dessus de \$2,379,832.48 au chiffre considérable de		<u>\$4,009,432.48 (a)</u>
qui représenterait la totalité des subventions en argent et en terres,—tant celles converties en argent,—		

(*) Se composant des 1,328,000 acres ci-dessus entrés,—convertis en argent à 70 cts l'acre,—faisant \$929,600,—et des 1,000,000 d'acres ci-haut inscrits,—également convertis en argent à 70 cts l'acre,—et formant \$700,000, %.

(a) Ce grand total peut être diminué par l'élimination de quelques subventions qui seraient jugées être non-caduques à l'égard de certaines Cies ayant agi de bonne foi, ou pour autres raisons valables ;—mais ce grand total peut plutôt être augmenté par d'autres subventions,

à 70 cts l'acre, que celles non-converties,—à venir au
30 de juin dernier et aux 1ers de septembre et de
novembre 1893, respectivement.

Département des Travaux Publics, }
Bureau des chemins de fer.
Québec, 1er Novembre 1893. }

E. MOREAU,

Directeur des chemins de fer.

tant en argent qu'en terres,—converties en argent à 70 cts l'acre,—qu'il y aurait lieu de déclarer
caduques faute d'accomplissement par certaines compagnies des conditions qui leur ont été imposées
par les lois en vigueur.

TABLEAU C.

Etat indiquant : 1o les montants des crédits votés par la Législature de Québec pour du Trésor, du 1er novembre 1892 au 30 juin 1893, sur ces mêmes crédits ; 3o les fer)—en déduction de ces crédits, depuis le 1er novembre 1892 jusqu'au 30 juin Montréal, Ottawa et Occidental et aux inspections de chemins de fer ; et 4o les le Trésor.

AUTORITÉ.	OBJET.
55-56 Vict., ch. 1er :— (Item No 215 de la Cédule B) :—.....	Inspections de chemins de fer, etc.....
55-56 Vict., ch. 1er :— (Item No 228 de la Cédule B) :—.....	Règlement de comptes non payés.....
	Totaux.....

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

Bureau des Chemins de fer.

Québec, 1er novembre 1893.

TABLEAU C.

l'exercice financier expirant le 30 juin 1893 ; 2o les sommes reçues du Département
sommes payées par le Département des Travaux Publics—(Bureau des Chemins de
1893, comme dépenses imputables à la construction du chemin de fer de Québec,
balances disponibles sur ces crédits, qui, au 30 juin 1893, sont restées déposées dans

CRÉDITS VOTÉS POUR 1892-1893.		Montants reçus du Trésor du 1er novembre 1892 au 30 juin 1893.	Montants dépensés ou payés par le bureau des chemins de fer du 1er novem- bre 1892 au 30 juin 1893.	Balances dis- ponibles res- tées dans le Trésor sur ces mêmes crédits au 30 juin 1893.
Imputables au compte de construction.	Pour inspections de chemins de fer, etc.			
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
.....	1,000 00	32 50	32 50	156 54
52,821 39	.....	9,369 73	9,369 73	43,451 66
\$52,821 39	\$1,000 00	\$9,402 23	\$9,402 23	\$43,608 20

E. MOREAU,

Directeur des chemins de fer.

TABLEAU D.

ÉTAT indiquant :—1o les montants votés par la Législature de Québec pour l'exercice
3o. les sommes payées par le département des Travaux Publics—(Bureau des
novembre 1893 comme dépenses imputables au chemin de fer de Québec,
balances qui restent disponibles dans le Trésor au 1er de novembre 1893 sur les

AUTORITÉ.	OBJET.
56 Vict., ch. 1er :—(Item No 169 de la Cédule B) :—.....	Règlement des comptes non payés.....
56 Vict., chap. 1er :—(Item No 161 de la Cédule B) :—.....	Inspections de chemins de fer, etc..
	Totaux.....

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, }
Bureau des Chemins de fer. }
Québec, 1er novembre 1893. }

TABLEAU D.

financier expirant le 30 juin 1894; 2o les sommes reçues du Trésor sur ces crédits ; chemins de fer)—en à-compte de ces crédits, depuis le 30 de juin jusqu'au 1er de Montréal, Ottawa et Occidental et aux inspections de chemins de fer ; et 4o les montants de ces crédits.

Imputables au compte de construction.	Pour inspections de chemins de fer, etc.	Montants reçus du Trésor sur les crédits ci-contre.	Montants dépensés ou payés pour construction, du 1er juillet au 1er novembre 1893.	Montants dépensés ou payés pour inspections de chemins de fer, etc., du 1er juillet au 1er novembre 1893.	Balances disponibles au Trésor sur les crédits ci-contre au 1er novembre 1893.
\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
50,000 00	.....	485 55	485 55	.....	49,514 45
.....	1,000 00	100 00	.....	100 00	900 00
\$50,000 00	\$1,000 00	\$585 55	\$485 55	\$100 00	\$50,414 45

E. MOREAU,

Directeur des Chemins de fer.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
Bureau des chemins de fer.

QUÉBEC, 1er novembre 1893.

A L'HONORABLE G.-A. NANTEL,
Commissaire des Travaux Publics.

MONSIEUR LE COMMISSAIRE,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les divers ouvrages que j'ai dû expédier durant les derniers douze mois écoulés, du 1er novembre 1892 au 1er novembre 1893.

Ces ouvrages comprennent les différentes inspections que j'ai faites de divers chemins de fer subventionnés par la Législature de Québec, la préparation des rapports, l'examen et l'étude des plans, devis et estimations fournis à ce département par les différentes compagnies, et la répartition des subventions qui leur seront payées sur les sections qu'elles proposent de construire proportionnellement au coût total de chaque chemin de fer à terminer, en conformité de l'acte 56 Vict., chap. 4, clauses 2 et 3, sanctionné à la dernière session, en février dernier.

Le présent rapport ne couvre pas les autres ouvrages qui m'ont été confiés durant la même période, et qui relèvent du département des Travaux publics et de celui de l'Agriculture et de la Colonisation.

Durant le cours de ces douze mois, il a été construit 150.12 milles de chemins de fer subventionnés par le Gouvernement, et ce, par les compagnies suivantes, savoir :

	Milles.
10. Par la Cie du chemin de fer Montréal & Occidental, depuis Ste-Agathe, jusqu'à la Chûte aux Iroquois.....	39.10
20. Par la Cie du chemin de fer de Québec & du Lac St-Jean, depuis la rivière Métabetchouan, jusqu'à Chicoutimi.....	46.00
30. Par la Cie de la Montagne d'Orford, depuis Lawrenceville, jusqu'à Kingsbury.....	16.38
40. Par la Cie de la Baie des Chaleurs, depuis New-Richmond, jusqu'à 1½ mille à l'est de l'église de St-Charles de Caplan.....	10.00
50. Par la Cie du chemin de fer d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau, depuis le 30ième mille, jusqu'au 50ième mille, dans le canton Aylwin....	20.00
60. Par la Cie du chemin de fer des Comtés-Unis, depuis St-Hyacinthe, jusqu'à Ste-Angele.....	18.64
Total.....	150.12

D'après les renseignements qui sont parvenus au Département, les chemins de Jonction et des Carrières de Philipsburg, Colonisation de Montfort, Québec, Montmorency & Charlevoix, et Lotbinière et Mégantic, ont à peu près complété chacun une section de 10 milles sur leurs lignes respectives, ce qui formerait environ 40 milles de voie construite à ajouter aux 150.12 milles ci-dessus.

Les inspections que j'ai dû faire sur différents chemins de fer dans le cours des derniers douze mois, pour vérifier l'étendue et la valeur des travaux exécutés, aussi bien que de ceux à faire sur certaines lignes en voie de construction ou de réparation, et qui ont nécessité la préparation de rapports, évaluations et correspondances, s'élèvent au nombre de 25, suivant le tableau ci-dessous.

TABLEAU 3A.

INSPECTIONS DE CHEMINS DE FER DEPUIS LE 1^{ER} NOVEMBRE 1892,
JUSQU'AU 1^{ER} NOVEMBRE 1893.

1892

Nov. 4	Inspection du chemin de fer Montréal & Occidental.		
" 18 au 20	"	"	des Comtés-Unis.
" 20 au 22	"	"	de la Montagne d'Orford.
" 26 au 30	"	"	de la Baie des Chaleurs.
Déc. 8 au 9	"	"	de la Montagne d'Orford.
" 17 au 19	"	des ponts Embranchement de Chicoutimi.	
" 23 au 26	"	du chemin de fer Montréal & Sorel.	

1893

Jan. 13 au 15	"	"	Comtés-Unis.
" 19 au 22	"	"	de la Vallée de la Gatineau.
Fév. 1 au 3	"	"	Q. & L. St-Jean, Embranch. de Chicoutimi.
" 6 au 8	"	"	Montréal & Sorel
Mars 1 au 5	"	"	Montréal & Occidental.
Avril 19	"	"	Assomption.
Mai 10 au 12	"	"	Baie des Chaleurs.
" 30 au 31	"	"	Assomption.
Juin 2 au 12	"	"	Baie des Chaleurs (réclamations).
" 13 au 14	"	"	Assomption.
Juillet 10 au 12	"	"	Baie des Chaleurs (réclamations).
" 19 au 21	"	"	Q. & L. St-Jean, Embranch. de Chicoutimi.
" 25 au 28	"	"	Baie des Chaleurs.

Août 1 au 3	Inspection du chemin de fer Q. & L. St-Jean Embranch. de Chicoutimi.
“ 7 au 9	“ “ “ Comtés-Unis.
“ 10 au 20	“ “ “ Baie des Chaleurs (réclamations)
Sept. 4 au 6	“ “ “ Montréal & Occidental.
“ 18 au 20	“ “ “ Baie des Chaleurs.

Le comité des chemins de fer du Conseil Exécutif, ayant été informé que le chemin de fer de l'Assomption, à partir de sa jonction avec le Pacifique Canadien, à l'Epiphanie, jusqu'au village de l'Assomption, était dans un état dangereux, j'en ai fait l'inspection le 19 avril dernier, et j'ai pu constater que ce chemin de fer n'offrait pas toute la sécurité voulue pour la circulation des trains. Alors avis a été donné à la Cie d'avoir à fermer sa voie, et ce, jusqu'à ce que les réparations que j'ai dans le temps recommandées fussent exécutées.

Le 13 juin dernier, j'ai fait une deuxième inspection de ce chemin de fer, afin de constater si les réparations faites étaient suffisantes pour recommander la ré-ouverture de cette voie au trafic régulier. Ayant trouvé les travaux satisfaisants, j'ai fait rapport en conséquence et permis a été donné par le comité des chemins de fer du Conseil Exécutif, de ré-ouvrir ce chemin de fer au trafic régulier. Les trains circulent maintenant sur cette voie.

Je crois devoir ajouter que j'ai, le 7 février dernier, fait aussi l'inspection du chemin de Montréal & Sorel, entre Longueuil et Sorel, lequel j'ai trouvé dans un état tel que j'ai permis la circulation des convois à certaines conditions durant la saison d'hiver, c'est-à-dire jusqu'au 21 mars. Depuis, j'ai appris que le Syndicat qui s'était formé de concert avec M. A.-A. Taillon, le séquestre nommé par les tribunaux pour administrer ce chemin de fer, avait exécuté des réparations considérables sur cette voie et qu'il l'exploitait en y faisant circuler des trains réguliers, bien entendu sous sa propre responsabilité, en attendant qu'une inspection finale, qui ne peut tarder beaucoup, constate que le chemin est en assez bonne condition pour autoriser la libre circulation des trains en toute sécurité pour les voyageurs.

NATURE DES TRAVAUX ET DESCRIPTION DU PAYS TRAVERSÉ.

CHEMIN DE FER “ MONTRÉAL & OCCIDENTAL.”

Ce chemin de fer, qui part de St-Jérôme dans le comté de Terrebonne, où il se soude au Pacifique Canadien, était déjà construit jusqu'à Ste-Agathe en passant par les paroisses de Shawbridge, St-Sauveur, Ste-Adèle et Ste-Marguerite. La section de 39.10 milles construite cette année est un prolongement de cette ligne à partir de Ste-

Agathe jusqu'au delà de la Chûte aux Iroquois, en passant par St-Faustin, St-Jovite et la Conception.

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 aussi 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 déployée 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 établiront, 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.

La partie du chemin de fer entre St-Jérôme et Ste-Agathe est maintenant exploitée par la Cie du Pacifique Canadien, qui se propose, à l'automne, de faire circuler ses convois jusqu'à la Chûte aux Iroquois.

CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA GATINEAU.

20 milles de voie ont été construits cette année du 30ième au 50ième mille, faisant une longueur totale de 50 milles prêts ou à peu près pour le trafic régulier.

Le point de départ de ce chemin de fer est Hull, où il y a jonction avec le Pacifique Canadien. Il se continue en longeant la rivière Gatineau, dans la direction du Désert, à travers les endroits appelés Ironsides, New Chelsea, Cascades, dans le canton de Hull, Wakefield, North Wakefield et Farreltown, dans le canton Wakefield et à travers les cantons Low et Aylwin en parcourant l'une des régions les plus fertiles de la province de Québec.

La construction de ce chemin de fer, bien que très dispendieuse, a été bien faite. La compagnie n'a rien épargné pour établir une ligne de 1^{ère} classe dans son genre.

La compagnie exploite maintenant les premiers 40 milles.

COMTÉS-UNIS.

Les 18.64 milles de ce chemin de fer actuellement construits, partent d'un point de jonction avec le Grand-Tronc, à St-Hyacinthe, jusqu'à St-Angèle, faisant aussi jonction avec le Vermont Central à Rougemont.

La ligne traverse, à partir de St-Hyacinthe, les paroisses de St-Damase, Rougemont et Ste-Angèle, et devra se continuer jusqu'à Iberville pour se raccorder avec les chemins de fer de la Vallée Est du Richelieu, le Pacifique Canadien, et, par la voie de la vallée Est du Richelieu, au Canada Atlantique, sur les bords de la rivière Richelieu, vis-à-vis Lacolle. Cette voie traversant un pays très plat, aucun obstacle ne s'est présenté dans la construction.

Lors de ma dernière inspection, j'ai trouvé cette voie sur les 18.64 milles dans un très bon état d'exploitation.

La compagnie a depuis fourni le matériel roulant nécessaire.

QUÉBEC & LAC ST-JEAN.

EMBRANCHEMENT DE CHICOUTIMI.

Les 46 milles qui ont été récemment construits se trouvent compris entre la rivière Métabetchouan et Chicoutimi, lesquels, ajoutés aux 5 milles déjà construits de la jonction de Chambord à la rivière Métabetchouan, forment une longueur totale de 51 milles.

Le tracé choisi est le meilleur qui pouvait être adopté sous le rapport de l'économie, des rampes et des courbes.

Je dois dire que tous les ouvrages qui ont été exécutés sur le parcours des 46 milles l'ont été d'une manière solide et durable, témoignant du soin que la compagnie met à faire de cette voie un chemin de première classe.

5 ponts considérables et très dispendieux ont été érigés sur les rivières Métabetchouan, Kouspéganiche, Belle-Rivière, Rivière aux Sables et Chicoutimi.

La superstructure de ces ponts est en acier et repose sur des maçonneries des plus massives. La longueur de ces ponts est comme suit :

Pont Métabetchouan.....	408	pieds de superstructure métallique.
“ Kouspéganiche.....	91	“ “
“ Belle-Rivière.....	261	“ “
“ Rivière-aux-Sables	230	“ “
“ Rivière Chicoutimi.....	166	“ “

Cette nouvelle section est la partie vitale du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean ; elle ouvre au trafic un grand nombre de vieilles paroisses et des centres importants comme Chicoutimi et Hébertville. Je n'ai pas besoin d'insister sur la valeur que la construction de ces nouveaux 46 milles donne au chemin de fer. Je me contenterai de signaler la qualité supérieure des travaux exécutés, la solidité et même l'élégance des ponts. Tout est de première classe, ce qui, en matière de chemin de fer, est la véritable économie, un chemin de fer bien construit étant toujours moins dispendieux à entretenir.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE DES CHALEURS.

Il y a maintenant 80 milles de construits sur ce chemin, qui part de Métapédia où il se joint à l'Intercolonial, et se rend jusqu'à un mille et demi à l'est de l'Eglise de St-Charles de Caplan. Sur ces 80 milles, dix ont été construits cette année à partir de New-Richmond.

La Compagnie a aussi pratiquement complété les 60 premiers milles.

Sur les dix derniers milles, un petit pont en fer a été érigé cette année sur la rivière Caplan, ainsi que plusieurs autres, en fer et en acier, sur les rivières Escuminac, Nouvelle, Maria et Green-Brook, sur les premiers 60 milles.

L'an dernier, l'entrepreneur M.M.-J. Hogan avait construit deux ponts qui méritent mention spéciale, l'un très considérable d'une longueur totale de 1762 pieds combiné pour voitures et chemin de fer, sur la Grande Rivière Cascapédiac, et l'autre sur la Petite Rivière Cascapédiac, tous deux supérieurement exécutés comme tous les travaux de cet entrepreneur.

Le chemin de fer de la Baie des Chaleurs est maintenant ouvert au trafic régulier dans toute son étendue actuelle de 80 milles, et il serait important de le compléter au plus tôt jusqu'à Paspébiac, vu la quantité énorme de produits que cette région peut fournir au trafic.

CHEMIN DE FER DE LA MONTAGNE D'ORFORD.

16.38 milles de voie entre Lawrenceville et Kingsbury, ont été ajoutés aux 10 milles déjà construits d'Eastman à Lawrenceville.

Ce chemin part d'un point de jonction avec le chemin Waterloo & Magog, à Eastman, dans le Canton de Bolton, et se prolonge dans la direction de Richmond jusqu'à Kingsbury, en passant à travers les Cantons Bolton, North-Stuckley, Ely, Brompton et Melbourne.

J'ai fait l'inspection finale de cette voie le 9 décembre dernier, et je l'ai trouvée en bon état d'exploitation.

La Compagnie fait maintenant circuler des trains réguliers sur toute la partie construite, entre Eastman et Kingsbury.

Vous trouverez plus loin un tableau indiquant la longueur des chemins de fer en exploitation ou prêts à l'être, dans la Province Québec, au 1er novembre 1893.

Respectueusement soumis,

LOUIS-A. VALLÉE,

Ingénieur.

TABLEAU E.

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 Novembre 1893.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

	Milles.
De la rivière Ristigouche—(Frontière du Nouveau-Brunswick)— jusqu'à la jonction à la " Chaudière ".....	294.00
Embranchement de la Rivière-du-Loup	4.00
do de St-Charles.....	15.00
do de Rimouski.....	2.00
	<hr/> 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
	<hr/> 153.15

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
	<hr/> 448.40

RÉSEAU DU VERMONT CENTRAL.

	Milles.
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 de la Vallée du Missisquoi : de Eastman à " Boulton-Centre ".....	10.10
	<hr/>
Chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue.....	77.10
Chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix.....	17.00
	21.50

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 Stanstead.....	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 :—de la Station de Buckingham jusqu'au village de Buckingham.....	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
	<hr/>
	553.05

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
Chemin de fer de Montréal, Portland et Boston :—de St-Lambert à la frontière, près de Frelshsburg.....	54.00
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
	827.55

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.....	50.87
Section terminale entre St-Ambroise de la Jeune-Lorette et la nou- velle station sur la propriété " Drum ", au " Palais ", à Québec :	12.00
	249.57

CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET DU LAC MASKINONGÉ.

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
--	-------

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.

	Milles.
De la jonction avec le Pacifique Canadien, à St-Jérôme, jusqu'à près de Ste-Julienne.....	18.00

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 Ste-Tite, à 3 milles au sud du terminus du chemin des Piles, à aller à la station de la Rivière-à-Pierre, où ce chemin se rac- corde à la ligne de 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'Eglise 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—(embran- chement d'Arthabaska)—jusqu'à la ville de Nicolet, près de la jonction avec le chemin de fer 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—

Milles.

*(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 car-
rières de chaux et de marbre..... 18.52
————— 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 Ste-
Angèle..... 18.64

CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE COMPAGNIE D'ARDOISE DE "NEW-ROCKLAND."

	Milles.
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 50ièm mille dans le Township d'Aylmer.....	50.00
Chemin de fer de Montréal et Occidental :—depuis St. Jérôme jusqu'à La Chute aux Iroquois.....	70.00

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 Novembre 1893, de.....	3007.89
--	---------

Sur ce total de 3007.89 milles il a été construit depuis le 1er juillet 1867,—date de l'établissement de la Confédération Canadienne.	2432.64 milles
Et, avant le 1er juillet, 1867.....	575.25

En tout..... 3007.89

LOUIS A. VALLÉE,
Ingénieur.

Département des Travaux Publics.
Québec, 1er Novembre, 1893.

APPENDICE N^o 4.

INSPECTION DES MANUFACTURES.

COPIE DU RAPPORT d'un Comité de l'Honorable Conseil Exécutif, en date du 23 juin, 1893, approuvé par l'Administrateur de la Province le 27 juin 1893.

No 329.

CONCERNANT L'INSPECTION DES MANUFACTURES.

L'honorable Commissaire des Travaux publics, dans un rapport en date du vingt-trois juin courant, (1893), expose : qu'attendu qu'il est expédient de donner plus d'efficacité à la loi concernant l'inspection des manufactures, il recommande, sous l'autorité de l'article 3031 des statuts refondus de la province de Québec, tel qu'amendé par l'acte 56 Vict., chap. 28, que la province soit divisée en trois districts d'inspection, savoir :

1. Montréal : comprenant les districts judiciaires de Montréal, Ottawa, Pontiac, Terrebonne, Joliette, St-Hyacinthe, Beauharnois, Iberville et Richelieu ;
2. Les Cantons de l'Est : comprenant les districts judiciaires de Bedford, St-François et Arthabaska ;
3. Québec : comprenant les districts judiciaires de Québec, Trois-Rivières, Beauce, Montmagny, Kamouraska, Chicoutimi, Saguenay, Rimouski et Gaspé.

Que MM. Joseph Lessard, Louis Guyon et James Mitchell de Montréal, soient nommés inspecteurs des manufactures pour le district d'inspection de Montréal, et C.-T. Côté, de Québec, pour le district d'inspection de Québec, l'inspecteur de la division des Cantons de l'Est devant être nommé ultérieurement. En attendant telle nomination, l'inspection des manufactures de la division des Cantons de l'Est sera faite suivant instruction du Commissaire des Travaux Publics.

Que Joseph Lessard, de Montréal, soit nommé inspecteur en chef, et que tous les inspecteurs de la province forment un bureau dont il sera le président et qu'il pourra convoquer de temps à autre, selon les instructions qui lui seront données par le Commissaire des Travaux Publics.

Que tous les ordres en conseil se rapportant à la nomination et au salaire des dits inspecteurs soient révoqués.

Que les dits inspecteurs reçoivent les salaires suivants, proportionnés à la somme probable de travaux et de responsabilités qui leur incombera, respectivement, savoir :

M. Joseph Lessard, inspecteur en chef.....	\$1,200.00
M. Charles-T. Côté.....	1,000.00
M. Louis Guyon.....	1,000.00
M. James Mitchell.....	1,000.00

Certifié,

(Signé)

GUSTAVE GRENIER.

Greffier Conseil Exécutif.

RAPPORT DE M. LESSARD.

A L'HONORABLE G.-A. NANTÉL,

Ministre des Travaux Publics, Québec,

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous adresser mon premier rapport, nécessairement fort incomplet, ma nomination en qualité d'inspecteur en chef remontant à deux mois à peine.

L'acte des manufactures de Québec devant être, à la prochaine session de la Législature, en partie remodelé, suivant les données de l'expérience acquise depuis la promulgation de la loi, je me suis attaché surtout à rechercher les lacunes qui, dans la législation actuelle, paralysent dans une certaine mesure l'action des inspecteurs.

L'honorable M. Taillon, auteur de la loi des manufactures passée en 1885, disait : " Il faudra, d'ici à quelque temps, beaucoup compter sur le tact et la sagesse de ceux qui seront chargés d'en surveiller l'exécution. Il est bien difficile de faire une législation parfaite, et cette tâche est encore plus rude dans un cas comme celui que nous entreprenons de régler ; c'est beaucoup, je l'avoue, une question de mesure et de tact de la part des officiers qui seront nommés."

Ces nominations remontent au 8 mai 1888. Les nouveaux inspecteurs, s'inspirant de la pensée du législateur, se sont mis résolument à l'œuvre, s'attachant à l'esprit plutôt qu'à la lettre de la loi, notant au jour le jour leurs observations pratiques sur l'application de la loi,—observations qui se sont traduites par une série d'amendements votés successivement à chaque session de la législature, et qui, aujourd'hui, nécessitent une refonte complète de la loi.

La lecture des rapports publiés depuis 1890 nous donne la mesure du zèle et de la conscience apportés par les inspecteurs du gouvernement à l'accomplissement d'une tâche assurément très délicate sinon fort ingrate, au moins au début. Lors de la mise à l'ordre du jour du remodellement de l'acte des manufactures, la législature trouvera dans les études et compilation des lois qui régissent cette matière en pays étrangers, une mine de renseignements précieux, préparés et coordonnés avec un soin particulier par nos inspecteurs, et qui, venant s'ajouter aux observations recueillies dans la province de Québec et dans les provinces-sœurs, lui permettra de doter la province d'une législation pratique et sage, conciliant dans une mesure équitable les intérêts et les besoins si intimement liés du travailleur et du patron.

Pour assurer le bon fonctionnement de l'acte des manufactures, il serait, je pense, Monsieur le Ministre, opportun d'insérer dans la loi une clause enjoignant aux secrétaires des villes et municipalités de donner lecture une ou deux fois l'an, à la porte de l'église, des dispositions de l'article de l'acte des manufactures obligeant les

chefs d'industries anciennes et nouvelles visées par l'article 3019 S.R. P. Q. : beurreries, fromageries, moulins, etc., etc., à adresser au bureau de l'inspecteur en chef, à Montréal, et dans un délai de 30 jours, la déclaration prescrite par la loi, et de fournir aux intéressés des formules *ad hoc*.

La loi devrait aussi stipuler que les édifices et ateliers dépendant du gouvernement fédéral fussent soumis à l'inspection.

Nos inspecteurs se trouvent parfois paralysés dans l'exercice de leurs fonctions par suite de l'insuffisance de leurs pouvoirs ; ils devraient, notamment, pouvoir exiger d'un chef d'industrie, un certificat émanant d'un officier de santé compétent, et constatant que son établissement remplit les conditions de salubrité et d'hygiène que requiert le souci de la santé des travailleurs à son emploi.

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 ses ouvriers ou employés au cours de leurs occupations ou travaux ordinaires.

Dans un autre ordre d'idées, ils devraient pouvoir interdire à tous garçons de moins de 18 ans de travailler plus de soixante heures par semaine. Je crois, Monsieur le Ministre, qu'il y aurait lieu de nommer une commission d'experts qualifiés pour l'examen des inspecteurs des chaudières à vapeur.

Cette nomination serait faite par le Lieutenant-Gouverneur en Conseil, ou par le Conseil des Arts et Manufactures. Peut-être l'étude de cette question amènera-t-elle la réalisation du projet, assurément fort désirable, de la création d'une école pour former des ingénieurs capables de répondre à toutes les exigences professionnelles.

Nos inspecteurs, Monsieur le Ministre, ont à remplir une tâche laborieuse. La visite d'au delà de 3,000 manufactures de tous genres, de 1,500 fromageries environ et d'un nombre considérable d'édifices publics, églises, collèges, couvents et institutions de tous genres compris dans les prévisions de la nouvelle loi, exige de nombreux déplacements très coûteux lorsqu'il s'agit de l'inspection d'établissements situés souvent à trente ou quarante milles des grands centres, ou une enquête sur un accident arrivé dans ces établissements, visites qui ne peuvent être faites que si le crédit affecté à ce service est suffisant pour faire face aux dépenses nécessaires. Un grand nombre d'accidents arrivés dans certains établissements éloignés auraient pu être évités, je crois pouvoir l'affirmer, si nos inspecteurs, malheureusement trop limités quant aux frais de déplacement, avaient pu en faire l'inspection voulue.

En mettant à la disposition des inspecteurs des *passes* sur les chemins de fer et bateaux, je pense, Monsieur le Ministre, qu'un crédit de \$10,000 permettrait de faire face aux exigences du service et assurerait à la classe ouvrière le confort, l'hygiène, la salubrité et la sécurité qu'elle est en droit d'attendre d'un gouvernement qui, toujours et en toute occasion, a témoigné de sa sollicitude pour les besoins des travailleurs et des patrons.

Pour mener à bonne fin la tâche qui incombe à nos inspecteurs et seconder leurs efforts, je crois, Monsieur le Ministre, qu'il est nécessaire de nous adjoindre un ou deux employés à résidence fixe, au bureau de l'inspecteur en chef, à Montréal, qui

aurait charge de centraliser et coordonner les notes, documents, rapports des inspecteurs, de rédiger les rapports à votre Département, de préparer les statistiques et autres documents destinés à la Législature, de correspondre avec les institutions sanitaires établies à l'étranger et de fournir aux intéressés les renseignements dont ils pourraient avoir besoin. La création de ce service, en donnant plus de latitude au personnel très restreint affecté à l'inspection des manufactures, lui permettra de consacrer utilement son temps à l'inspection proprement dite, et le gouvernement a le droit d'en attendre de grandes améliorations, les ouvriers comme les patrons, des avantages inappréciables sous tous les rapports.

En soumettant à votre bienveillante attention ce premier rapport, je me soustris

Monsieur le Ministre,

Votre très humble et très obéissant serviteur,

(Signé)

J. LESSARD,

Inspecteur en chef des Manufactures de la Province de Québec.

P. S. - Il arrive très fréquemment des accidents par suite du peu de soin que l'on apporte dans la construction des échafaudages. Trois de ces accidents sont survenus depuis un mois à peine, à ma connaissance. Il serait désirable que des inspecteurs fussent nommés, soit par le gouvernement, soit par les corporations de villes, pour faire cesser cette coupable négligence et protéger la vie des ouvriers.

J. L.

RAPPORT DE M. GUYON.

MONTREAL, 2 septembre 1893.

A L'HONORABLE G.-A. NANTÉL,

Commissaire des Travaux Publics, Québec.

Monsieur le Ministre,

Conformément aux instructions reçues du secrétaire de votre département, j'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur l'application de l'Acte des Manufactures pour l'année finissant le 30 juin 1893.

INSPECTION.

L'application de l'acte des manufactures dans le district ouest, bien que poussée avec vigueur, pour ce qui est de la ville de Montréal, n'a pas donné les résultats que j'avais anticipés l'année dernière.

Ce ralentissement dans le succès de nos opérations est dû à deux causes, que je crois très important de vous signaler.

La nouvelle loi, sur laquelle nous comptions beaucoup, n'ayant pu être votée à la dernière session, qui fut très courte, nous avons été laissés dans une position désavantageuse en ce que les amendements successifs faits à la loi, ainsi que l'adoption de nouveaux règlements depuis la mise en vigueur de l'Acte, c'est-à-dire depuis 1888, n'étaient pas généralement connus ; de là la confusion de tous côtés ; il nous a fallu à tous moments citer les statuts pour faire comprendre ces arrangements aux fabricants.

Cette perturbation dans le service expliquera le petit nombre de poursuites intentées cette année.

Il serait donc très important de faire imprimer la loi nouvelle sans délai, aussitôt qu'elle aura reçu la sanction de la Chambre, afin que nous puissions la remettre de suite aux fabricants.

L'autre cause d'insuccès se rattache à nos opérations dans les petites villes et à la campagne.

Nous avons, mes collègues et moi, dans nos rapports précédents, démontré d'une manière générale, l'extrême importance d'une inspection soutenue, à la campagne et dans les petites villes ; je n'entrerai donc pas dans d'autres détails. Je me permettrai d'attirer votre attention sur le grand nombre d'accidents survenus à la campagne depuis l'année dernière ; le caractère particulièrement navrant de quelques-uns de ces accidents, prouve bien que les fabriques situées en dehors de la ville ont besoin d'être inspectées aussi fréquemment que possible.

Et cette nécessité devient de jour en jour plus impérieuse devant les justes réclamations des ouvriers et les sévères commentaires de la presse au sujet des officiers chargés de faire observer la loi.

J'espère donc que les moyens nécessaires seront donnés aux inspecteurs pour leurs permettre de visiter leurs districts au moins deux fois par année.

SALUBRITÉ DES FABRIQUES.

Art. 3021.

Des progrès réels ont été faits dans l'aérage des manufactures depuis l'année dernière. Dans l'industrie de la chaussure surtout, où il faut combattre les poussières provenant des machines à façonner et polir les semelles.

Ces poussières sont légères, pénétrantes, et par cela très nuisibles à la santé. Les appareils destinés à préserver l'ouvrier de ces substances nuisibles sont adaptées à la machine même qui les produit, sous la forme d'un chasse-poussière à hélice (fan) ; malheureusement ces poussières ne peuvent pas être effectivement contrôlées de cette manière ; expulsées au dehors, le vent ou un courant d'air les balaye de nouveau dans l'atelier par les ouvertures que l'on est bien forcé de tenir ouvertes l'été.

Une installation nouvelle consiste à relier toutes ces machines à un même tuyau d'appel, qu'un seul ventilateur alimente d'air. Les poussières sont enlevées jusqu'au toit de la fabrique par ce tuyau, au bout duquel on a posé un séparateur : les poussières fixes se dispersent tandis que les matières plus lourdes retombent par un conduit jusqu'à la chaudière pour y être brûlées.

Je tenais à signaler cette innovation dans l'aérage des manufactures des chaussures et dont l'adoption générale à Montréal n'est plus qu'une question de quelques mois.

CABINETS ET FOSSES D'AISANCE.

Comme j'ai déjà eu occasion de le mentionner dans mes rapports précédents l'article 3021, visant à la suppression des fosses d'aisance, est difficile à mettre en force ; voici pourquoi :

Les autorités sanitaires de la ville les tolèrent au centre même de la ville ; il est vrai que l'on exige que les propriétaires les entretiennent aussi propres que possible ; cependant, ces fosses servant au personnel nombreux d'une grande manufacture, constituent, selon moi, une menace sérieuse pour la santé publique, ce qui est tout à fait inexcusable dans une ville où le drainage est si facile à faire.

J'ai cependant réussi à faire fermer plusieurs de ces fosses dans mon district, notamment chez un de nos grands brasseurs qu'il a fallu poursuivre avant d'obtenir ce changement.

L'accroissement du personnel dans certaines fabriques a aussi rendu nécessaire la construction d'un nombre assez considérable de cabinets.

Ces changements ont été obtenus sans grands efforts, les fabricants se montrant en cela assez bien disposés.

MACHINES DANGEREUSES ET ORGANES PROTECTEURS.

Art. 3024

Les manufacturiers deviennent de plus en plus attentifs aux mesures préventives demandées par l'inspecteur ; de fortes sommes accordées comme indemnités aux victimes d'accidents, par les tribunaux, a eu pour effet de rendre les patrons plus soucieux de suivre la loi.

Il reste cependant beaucoup à faire. L'industriel qui a recouvert d'organes protecteurs les courroies, les engrenages, etc, au contact desquels l'ouvrier pourrait se blesser, n'a fait qu'entrer en matière après avoir adopté ces premières mesures de précaution. A-t-il le droit de dire maintenant : si mon employé se coupe une main sur une scie, ou perd un membre sur telle machine, c'est qu'il n'a pas fait attention ? Je ne le crois pas.

L'initiative privée a en cela de beaucoup devancé les pouvoirs publics, et il est aujourd'hui admis que les machines dangereuses peuvent être en général munies d'organes protecteurs.

L'industriel soucieux de la vie et des membres de ses employés n'a qu'à le vouloir

TRAVAIL DES ENFANTS, FILLES ET FEMMES.

Art. 3026.

Si l'inspecteur avait le droit d'exiger que l'enfant de moins de 16 ans sache lire et écrire avant de l'admettre à travailler dans la fabrique, les certificats d'âge que nous exigeons actuellement des parents ou tuteurs pourraient servir à éclairer l'inspecteur sur la moyenne d'âge d'admission dans certaines industries, etc. Mais d'après le système en force, les parents n'ont qu'à donner un faux certificat et l'enfant est admis.

La loi sans doute punit sévèrement cette contravention, mais la preuve en pareil cas est souvent impossible à faire, si les enfants ne sont pas nés dans le pays.

Un grand nombre de parents pauvres profitent de cette lacune pour envoyer à la fabrique des enfants beaucoup trop jeune.

L'article 3024 de la nouvelle loi dit : " Un nouvel examen des enfants " et des filles déjà admis dans l'établissement peut être fait à la demande de " l'inspecteur par des médecins hygiénistes nommés en vertu de la présente loi, ou " par tout autre médecin, et sur l'avis de tel médecin, l'employé examiné peut être " renvoyé du service pour défaut d'âge ou même de force physique."

Je serais fortement d'avis que l'on ajoutât à cette clause qu'il soit aussi exigé par l'inspecteur que l'enfant sache lire et écrire. Ce proviso serait sans doute difficile à appliquer pour la première année, mais cela serait bien le motif le plus puissant à stimuler les parents qui, trop souvent, ne tiennent aucun compte de l'immense désavantage auquel ils condamnent leurs enfants en les envoyant à la fabrique sans aucune instruction.

Vu les nombreux certificats faux qui sont donnés par les parents, je crois qu'il serait sage de permettre à l'inspecteur d'exiger l'extrait de naissance de l'enfant.

HEURES SUPPLÉMENTAIRES.

Peu de fabricants m'ont demandé la permission d'exemption.

En général, dans la grande industrie, l'on se tient aux heures réglementaires de dix heures par jour pour les enfants et les filles.

Grâce aux pouvoirs qui nous seront conférés par la loi nouvelle, je l'espère, nous pourrons faire cesser ces abus des heures supplémentaires dans les ateliers des hardes faites situés dans les différents quartiers de la ville. Ce sont ni plus ni moins que des "sweap shops" dont le nombre augmente tous les jours, et qu'il nous a été impossible d'atteindre encore. Outre la concurrence ruineuse que ces ateliers font au commerce général, en se logeant dans des maisons tout à fait impropres pour ces travaux et en y payant des salaires dérisoires, il y a là une question sanitaire qui est très grave ; c'est que les hardes que l'on y confectionne subissent un contact plus ou moins long avec l'air vicié de l'habitation, qui, dans bien des cas, peut contenir des malades. Il est facile de concevoir le résultat d'un pareil système, et il est étonnant que les autorités sanitaires de la ville n'aient pas encore pris des mesures pour abattre ce que je considère une plaie sociale et une sérieuse menace à certaines branches du commerce manufacturier.

ACCIDENTS.

Art. 3036.

L'article 3036, qui prescrit aux fabricants d'avoir à notifier l'inspecteur lorsqu'il survient un accident dans sa fabrique, prescrit également que cet officier se rendra sans délai sur les lieux et fera une enquête.

Or il faut de toute nécessité que des mesures soient prises pour permettre aux inspecteurs de faire ces enquêtes ou amender cette partie de la loi, ce qui serait, je crois, très regrettable. C'est par une enquête que l'inspecteur se rend maître des détails qui doivent le guider dans les réformes à faire.

L'ancien outil de travail, dont l'ouvrier était le maître absolu, a presque disparu aujourd'hui pour faire place à de puissantes machines, dont l'ouvrier n'est plus que le rouage, un organe vivant. Il peut les diriger, mais il n'est point maître de leur action. Sans cesse en contact avec ces machines et les organes qui leur communiquent leur puissance et leur vitesse, cables, courroies, poulies, engrenages, volants, l'ouvrier est continuellement exposé à des dangers qui peuvent être mortels, et dont l'industrie moderne nous offre que trop d'exemples.

Ne s'agirait-il que des statistiques sur cette question qu'il serait important de faire ces enquêtes et d'en fournir le résultat au gouvernement.

Il n'y a que les manufacturiers des villes qui se conforment à la loi au sujet des avis d'accidents à envoyer à l'inspecteur. Les contraventions sont sans doute très nombreuses ; j'espère, cependant, que les pouvoirs conférés à l'inspecteur dans le texte de la loi nouvelle mettront fin à cet abus.

J'ai reçu 41 avis d'accidents dans mon district, dont 31 pour Montréal, 9 pour la ville de Hull, et 1 pour Brownsburg. Ce chiffre est plus élevé de 6 que celui du rapport de l'an dernier.

Ce nombre se décompose comme suit :

Accidents à des hommes.....	30
“ “ filles.....	3
“ “ garçons.....	8
	<hr/> 41

DEGRÉ DE GRAVITÉ.

	Garçons.	Filles.	Hommes.
Écrasures.....	2	2	5
Coupures.....	2		10
Contusions.....			9
Chutes.....	1	1	1
Brûlures.....	2		
Cassures, fractures de jambes.....			2
“ “ bras.....			1
Mort.....	1		2

Des poursuites, au nombre de cinq, ont été intentées pour les raisons suivantes :

Travail après les heures.....	1
Fosses d'aisance.....	1
Négligence de faire le rapport d'un accident.....	3

Tous ont été condamnés à des amendes légères.

En terminant ce rapport, qui contient toutes les suggestions que j'avais à faire cette année, je me permettrai d'attirer votre attention sur le fait que les différents projets de loi annexés au rapport de 1891-92 ont été revus en collaboration avec mes collègues, et que chaque changement suggéré se trouve amplement expliqué dans quelques-uns de nos rapports annuels.

Ces changements, basés sur l'expérience de quelques années et sur les réformes adoptées dans les autres pays, ne sauront manquer de donner toute la satisfaction que l'on est en droit d'attendre d'une loi aussi importante.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très humble serviteur,

[Signé] LOUIS GUYON,

Inspecteur des Manufactures.

District Ouest.

RAPPORT DE M. JAMES MITCHELL.

(Traduction.)

L'HONORABLE G.-A. NANTEL,

Commissaire des Travaux Publics,

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous adresser mon cinquième rapport annuel sur l'inspection des fabriques situées dans mon district, qui comprend la moitié Est de Montréal, une partie de l'Île de Montréal et quinze comtés situés au sud, y compris les cantons de l'Est.

Mes fonctions pendant les deux premières années ont été restreintes surtout à la cité, attendu qu'il n'y avait pas de fonds suffisants pour les frais de voyage et autres objets nécessaires pour l'application de la loi dans les districts situés au dehors.

J'attire donc de nouveau l'attention du gouvernement sur le fait qu'il faut plus de fonds si l'on veut que le travail soit fait complètement et d'une manière systématique. Les manufacturiers du dehors négligent de plus en plus l'application de la loi, bien qu'ils aient été prévenus de s'y conformer, et ils continueront ainsi à moins qu'on ne les visite périodiquement.

En préparant mon rapport, l'année dernière, j'étais sous l'impression que le gouvernement avait l'intention de modifier et de réviser la loi de 1835 en adoptant, en tout ou en partie, les modifications demandées dans les différents rapports des inspecteurs.

Comme j'ai traité cette question de modifications de la loi, en faisant une série de recommandations que l'on peut trouver à la fin de mon rapport de l'année dernière, il me reste peu à dire sur le sujet à propos de la loi proposée pour la prochaine session.

Mes remarques sur le fonctionnement de la loi, dans mon district, pendant l'année dernière, seront courtes à cause du peu de travail fait à la campagne et de la longueur de mon rapport et des recommandations faites l'année dernière.

LES ENFANTS DANS LES FABRIQUES.

J'ai reçu, pendant l'année dernière, des plaintes et des lettres anonymes, provenant de soi-disant personnes intéressées, au sujet de l'emploi d'enfants n'ayant pas l'âge requis, dans les fabriques de coton, mais toutes étaient fausses, comme l'ont prouvé les enquêtes ouvertes à ce sujet.

•

Je ne crois pas qu'aucun patron ait eu l'intention de violer la loi à ce sujet, mais l'expérience m'a convaincu que beaucoup de parents doivent être blâmés d'envoyer leurs jeunes filles et leurs enfants dans les fabriques quand ils sont d'un âge douteux. Si l'on exigeait des extraits de baptême au lieu du certificat actuel, je suis sûr que cela procurerait une plus grande satisfaction aux personnes qui s'occupent spécialement de cette question et des autres problèmes sociaux.

Dans le cas où ces extraits de baptême ne pourraient pas être produits, le certificat d'un médecin ou la décision de l'inspecteur devraient suffire.

J'ai remarqué que la moitié des parents étaient incapables de signer les certificats d'âge, ce qui est vraiment déplorable, et l'on constate chez les enfants le même degré d'ignorance. Si l'on adoptait une loi d'instruction obligatoire obligeant tous les enfants âgés de huit à quatorze ans à aller à l'école, les garçons et filles pourraient être requis de présenter un certificat d'âge du principal de l'école dont ils ont suivi les cours avant d'être employés.

Ils devraient également être forcés de prouver un certain degré d'instruction avant d'être employés, de sorte que les parents, pressés d'envoyer leurs enfants au travail avant qu'ils aient acquis les premiers rudiments de l'instruction, seraient obligés de les envoyer à l'école jusqu'à ce qu'ils aient appris les éléments nécessaires.

HEURES DE TRAVAIL.

Je n'ai pas reçu de plaintes contre des manufacturiers dépassant la limite de dix heures de travail ; en réalité, l'état des affaires n'a pas été de nature à les induire à enfreindre la loi à ce sujet.

Les fabricants de matières textiles ont eu de l'ouvrage, surtout ceux de l'industrie cotonnière ; plusieurs d'entre eux font partie de mon district.

TRAVAIL SUPPLÉMENTAIRE.

Sept permis ont été accordés pendant l'année. Dans la plupart des cas la demande a été faite par suite de perte de temps occasionnée par la glace, ou par la pose de nouvelles machines.

Dans un ou deux cas, la raison donnée a été les exigences des affaires et l'impossibilité d'exécuter les commandes pendant la saison des vacances.

ACCIDENTS.

Vingt-et-un accidents m'ont été signalés, soit huit de plus que l'année dernière, mais ce n'est guère que le dixième des accidents qui ont eu lieu en réalité. Mon rapport de l'année dernière traitait longuement des modifications requises. L'appendice contient les détails des accidents.

INSPECTIONS DES CHAUDIÈRES.

On a fait quelque progrès sous ce rapport depuis l'année dernière.

Ce que j'ai dit sur cette question, dans mon dernier rapport, n'avait pas pour objet de demander que le gouvernement créât un bureau d'examineurs chargé de vérifier les capacités de ses propres inspecteurs. Il existe un bureau qui relève d'Ottawa, et il y a des hommes capables qui se feraient recevoir et rempliraient ces fonctions s'ils y étaient autorisés et avaient le droit de percevoir les honoraires spécifiés pour les différentes classes et grandeurs de chaudières. D'après moi, il est nécessaire d'établir un tarif, afin d'éviter tout ennui ou conflit.

LIEUX D'AISANCE ET VENTILATION.

L'installation est bonne et continue à s'améliorer, grâce aux employés de la cité, qui m'aident toujours quand besoin est ; la principale cause d'ennui est due aux ouvriers eux-mêmes qui obstruent les tuyaux d'égoût.

La question de ventilation a été, de ma part, l'objet d'une attention minutieuse, mais elle sera difficile à résoudre tant que les règlements proposés l'année dernière ne seront pas adoptés.

TRAVAIL DANS LES MAISONS.

Un grand nombre d'étrangers, la plupart Russes ou Juifs polonais, se sont établis à Montréal, pendant l'année dernière, et s'occupent surtout de la confection des vêtements, qui sont coupés dans les ateliers de marchands en gros et envoyés au domicile de ces ouvriers, pour y être confectionnés. Ce genre d'affaires s'est beaucoup augmenté dernièrement, et l'ouvrage est exécuté à des prix ridiculement bas, à cause, probablement, de la concurrence qui existe parmi eux. Il en résulte que, malgré leurs capacités et leur persévérance, ils ne peuvent ou ne veulent pas apporter grand soin à la propreté de leurs personnes, de leurs logements et du voisinage. J'ai eu occasion d'entrer dans quelques-uns de ces cloaques de malpropreté et de misère où toute la famille peinait depuis le matin de bonne heure jusqu'à tard dans la nuit, pour une maigre pitance.

Il est presque impossible pour les habitants de ces maisons empestées de vivre dans le moindre confort. La maladie et le malaise doivent s'y introduire pour les atteindre. A part cela, il y a à craindre la contamination des vêtements confectionnés en ces endroits, et qui sont destinés à être vendus à n'importe quels clients d'un bout à l'autre du Canada, et qui pourront ainsi répandre l'infection. Ce serait une question bien sérieuse en temps d'épidémie.

RECOMMANDATIONS ET PROPOSITIONS.

Si les Inspecteurs avaient des permis de circulation gratuits, comme dans les autres pays, le travail d'inspection pourrait se faire d'une manière plus complète, et plus économiquement que maintenant.

Comme il existe actuellement de grandes machines pour transformer la force en électricité, très employée pour la lumière et comme pouvoir moteur, et que ces machines sont aussi dangereuses, sinon plus, que les machines ordinaires, si elles ne sont convenablement installées, je demanderais qu'une nouvelle loi fût passée pour l'inspection des machines à vapeur, moteurs électriques, machines de toutes sortes pour la production de l'électricité, du gaz, etc.

L'électricité ne peut être classée, dit-on ; ce n'est ni un article ni une substance, ni un composé ; c'est pourquoi je demanderais que l'on affirmât notre droit d'entrer dans ces établissements.

Quant aux règlements concernant les ateliers situés dans les maisons, je demanderais que les marchands ne puissent donner d'ouvrage qu'aux personnes ayant une licence de l'inspecteur des fabriques, et pour laquelle il ne serait exigé qu'un honoraire nominal. Par ce moyen, on connaîtrait et on inspecterait tous ces ateliers.

Je recommande que l'on exige des certificats de baptême, au lieu du certificat actuel des parents ou gardiens des enfants, avant leur admission dans les fabriques.

Le tout respectueusement présenté.

Votre très obéissant serviteur,

(Signé) JAMES MITCHELL,

Inspecteur des Fabriques Montréal et District.

APPENDICE.—RAPPORT SUR LES ACCIDENTS.—MONTREAL.—DISTRICT EST.

No.	DATE.	PATRONS.	LOCALITÉ.	PERSONNES BLESSEES.	AGE.	DÉTAILS.
1	—1892— 5 juillet...	Dom. Cotton Mills Co.....	Filature Ste-Anne..... Montreal.	Antoine Nantel.....	.....	Partie du pouce de la main droite coupée, en nettoyant une machine.
2	"	Globe Woollen Mills.....	Montréal.....	Céline Theriault.....	.....	Pris dans un engrenage. Grave blessure à la hanche.
3	30 août	Dom. Cotton Mills Co.....	Filature Hudon..... Montreal	Ethos Tremblay.....	15	Perdu l'index et une phalange des 3e et 4e doigts pris dans un métier.
4	8 nov'bre.	Globe Woollen Mills.....	Montréal.....	Alex. Augé.....	.....	Tombé d'une échelle—grave bless. à la cuisse.
5	29 "	Can. Pacific Ry. Co.....	Hochelaga.....	Chs Ormston.....	.....	Pris dans un treuil. Contusions.
6	14 dec'bre	Adam Lomas & Son.....	Sherbrooke.....	Samuel Foster.....	20	Contusions.
7	23 "	Dom. Cotton Mills Co.	Cotacooké.....	Apprenti.....	.....	Bras fracturé, chute accidentelle.
8	30 "	"	Ste-Anne, Montréal....	John H. Walker.....	21	Deux mains grièvement blessées. Pris entre deux pièces d'une machine à carder.
9	—1893— 12 janvier..	Globe Woollen Mills.....	Montréal.....	Hormisdas Cloutier.....	.....	Main légèrement blessée dans un métier.
10	18 "	Can. Pacific Ry. Co.....	Hochelaga.....	R. Hogan.....	.....	Main et un doigt gravement écorchés.
11	4 février.	Dom. Cotton Mills Co.....	Ste Anne, Montréal ..	Mesia Gagnier.....	17	Main gauche blessée. Prise entre des lamine's
12	8 "	Jos. Paquette.....	Montréal.....	Vital Lévesque.....	35-40	Main coupée par une scie circulaire.
13	25 "	Can. Pacific Ry. Co.....	Hochelaga.....	R. Wallace.....	"	Jambe prise dans une manivelle. Jambe écorchée.
14	2 mars.....	Dom. Cotton Mills Co.....	Montréal.....	Ernest Hanningbury... ..	15	Doigt coupé. Pris dans les rouleaux d'une machine à carder.
15	20 "	Adam Lomas & Co.....	Sherbrooke.....	Jos. Leblanc.....	"	Main blessée en nettoyant une machine en mouvement, malgré orlres contraires.
16	28 "	Can. Rubber Co.....	Montréal.....	Darveau, O'Brien et Rochon. (3 ouvriers)	.....	Légèrement brûlés dans un incendie de la fabrique.
17	8 avril	Montreal Cotton Co.....	Valleyfield	Walter Walsh.....	27	Perdu 2 phalanges du 2e doigt. Pris dans un embroyage.
18	12 mai. ...	Can. Pacific Ry. Co.....	Hochelaga	Peter Dione.....	.....	Grièvement blessé aux épaules. Pris entre un tender et un pilier.
19	18 "	"	"	Jas. Wayland.....	.....	Grave blessure; frappé par un marteau.
20	20 "	Montreal Cotton Co.....	Valleyfield.. ..	Clara Bellaire.....	18	Grave blessure; prise dans un dévidoir.
21	19 juin.....	Globe Woollen Mills.....	Montréal.....	Marie Geoffron.....	.....	Prise dans un engrenage; Grave blessure.

Cet Appendice au rapport de M. James Mitchell, inspecteur des manufactures, a été reçu au département des Travaux publics, avec le rapport lui-même, ce 7 septembre 1893.

(Signé)

ERNEST GAGNON,
Secrétaire.

RAPPORT DE M. COTÉ.

A L'HONORABLE G.-A. NANTEL,
Commissaire des Travaux Publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous présenter mon cinquième rapport sur l'application de l'acte des manufactures pour l'année finissant le 30 juin 1893

Les devoirs de l'inspecteur sont nombreux ; il a à surveiller l'application de la loi et des règlements concernant l'acte des manufactures se rapportant à la sécurité des travailleurs dans les établissements industriels, la salubrité de ces établissements, l'âge d'admission des enfants et des filles dans les manufactures, la durée du travail des femmes, filles et enfants, l'inspection des chaudières, les devoirs des chefs d'établissements, les devoirs des propriétaires de l'immeuble où se trouve l'établissement ; il doit aussi adresser des avis et faire les significations prescrites par la loi, etc.

L'importance du travail de l'inspecteur ne peut pas être entièrement mise au jour par ce qui est contenu dans ce rapport.

Il est impossible d'y consigner les résultats obtenus par l'observation et la mise en pratique des suggestions et avertissements opportuns que l'inspecteur a faits à l'industriel chaque fois que le cas s'est présenté, et qui ont sans aucun doute eu pour effet de prévenir de nombreux accidents qui auraient probablement entraîné des pertes de vie.

INSPECTION.

L'inspection des manufactures, en dehors de la cité, a été presque nulle dans le district de Québec, vu l'insuffisance des sommes accordées pour les dépenses de voyage. Une énumération des ateliers visités, des accidents parvenus à la connaissance de l'inspecteur, des chaudières exigeant des réparations lors des visites faites, est consignée dans les tableaux qui accompagnent ce rapport.

ACCIDENTS.

De nombreux accidents, dont l'inspecteur n'a pu constater les causes, se sont produits, et il est à espérer, M. le Ministre, que les finances de la province vous permettront, pour l'année prochaine, de mettre à la disposition de l'inspecteur les sommes nécessaires pour faire partout et aussi souvent qu'il sera opportun des visites en dehors de la cité.

SALUBRITÉ ET HYGIÈNE.

Les devoirs de l'inspecteur des manufactures, d'après les articles 3020, 3021, 3022, 3023, se bornent à faire exécuter les recommandations sanitaires faites par le médecin hygiéniste.

Plusieurs défauts dans le drainage de la cité de Québec ont exercé la patience du médecin hygiéniste, qui, avec le concours de l'inspecteur et après plusieurs examens et entrevues avec les patrons, les propriétaires des immeubles et les autorités municipales, a réussi à faire exécuter des travaux qui ont fait disparaître, pour le moment du moins, les sujets de plaintes légitimes portées par les ouvriers et les patrons.

L'inspecteur a dû, par lettres, obliger quarante-deux industriels à régler le degré de température à maintenir dans leurs établissements.

INSPECTION DES CHAUDIÈRES A VAPEUR.

3024, Sec. 5.

L'inspection des chaudières à vapeur a été faite d'une manière satisfaisante par des hommes compétents.

La loi passée à la dernière session, 56 Vict., chap. 28, aura pour effet de faire disparaître une longue correspondance que l'inspecteur était obligé assez souvent de faire, afin de s'assurer de la compétence de la personne faisant l'inspection.

L'inspecteur a exigé la réparation des chaudières à vapeur chaque fois que la sécurité des travailleurs l'exigeait.

Les demandes de production de certificats d'inspection des chaudières à vapeur, ont porté à onze cent trente-sept le nombre de lettres écrites à ce sujet, à cent soixante-dix-huit celles concernant les diverses réparations nécessaires à faire aux chaudières à vapeur, et à trente-huit celles se rapportant à la compétence des personnes donnant des certificats d'inspection de chaudières à vapeur.

AVIS, SIGNIFICATIONS, ETC.

3037.

Conformément à cet article, l'inspecteur a expédié, sur demande, quarante-trois exemplaires de l'Acte des Manufactures et des règlements qui s'y rapportent.

L'inspecteur prend la liberté de recommander l'adoption du projet de loi marqué B, qui a été distribué, pour étude, aux membres de l'Assemblée Législative, à la fin de la dernière session.

En terminant, M. le Ministre, l'inspecteur croit de son devoir d'attirer votre attention sur l'opportunité de donner à diverses industries un genre d'encouragement analogue à celui qui a si bien réussi pour l'industrie laitière dans cette province.

L'inspecteur recommande de nouveau d'adopter la pratique de distribuer comme prix aux élèves dans les écoles, des ouvrages techniques appropriés autant que possible au genre d'industrie que ces enfants seront appelés à suivre plus tard.

Respectueusement soumis,

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) CHAS.-T. COTÉ,

Inspecteur des Manufactures, District de Québec,

Québec, 18 octobre 1893.

APPENDICE AU RAPPORT DE M. COTÉ.

DÉFECTUOSITÉS CONSTATÉES PAR UN DES INSPECTEURS DES CHAUDIÈRES A VAPEUR,
DU 1ER JUILLET 1892 AU 1ER JUILLET 1893, DANS LA DIVISION DE QUÉBEC.

Chaudières exigeant des étais longitudinaux, verticaux, des pièces, des rivets et matage.....	37
Tambours à réparer.....	18
Soupapes de sûreté à réparer.....	72
“ “ absentes.....	20
“ “ à changer.....	16
Manomètres à réparer.....	33
“ changer.....	10
“ absents.....	8
Robinetts d'épreuve absents.....	142
“ “ à réparer.....	101
“ purgeurs “.....	3
“ “ absents.....	11
Soupapes d'arrêt dans le tuyau de prise de vapeur à poser.....	10
Soupapes d'arrêt dans le tuyau de prise de vapeur à réparer.....	5
Tubes bouilleurs à réparer.....	73
“ “ poser.....	8
Chaudières à nettoyer.....	74
Trous de nettoyage absents.....	37
“ “ à réparer.....	5
“ pour homme “.....	11
Tuyaux de prise de vapeur à réparer.....	36
Appareils alimentaires absents.....	50
“ “ à réparer.....	55
Soupapes de vidange à réparer.....	34
“ “ absentes.....	42
Tuyaux “ à réparer.....	5
“ “ absents.....	11
Chantepleurs à réparer.....	13
“ poser.....	65
Indicateurs du niveau de l'eau à réparer.....	72
“ “ “ absents.....	156
Soupapes d'arrêt aux tuyaux alimentaires absents.....	196
Soupapes de sûreté surchargées.....	6
Joints des rebords à réparer.....	15
Emmurailages de chaudières défectueux.....	2
Courroies du régulateur à poser.....	1
Engins à réparer.....	2
Roues d'air et connections à réparer.....	2

LISTE DES ACCIDENTS

ARRIVÉS DANS LA DIVISION DE QUÉBEC, DU 1^{ER} JUILLET 1892 AU 1^{ER} JUILLET 1893

Béland et Martineau, St-Gabriel de Valcartier, un homme broyé par un billot.

St-Maurice Lumber Co., Trois-Rivières, deux hommes ébouillantés par l'explosion d'une conduite-vapeur.

Richard et Cie., Québec, 27 juillet 1893, Délima Carbonneau, un doigt écrasé dans une machine à presser les renforts en cuir.

Télesphore Paradis, Lévis, M. Daniel Allard a eu une jambe fracturée.

H. Griffith, fabricant de chaussures, Québec, un jeune homme s'est infligé une profonde entaille sur la tête avec un maillet dont il se servait pour couper les langues de bottines lacées, le 24 mars 1893.

François Gauthier, St-Alexis, Saguenay, un ouvrier nommé Mailloux a été tué instantanément par une courroie en mouvement.

Ferdinand Richard, Cap-Santé, M. Hildebert Germain s'est fait tuer par la courroie de la grande roue au moment où il voulait arrêter l'engin.

Félix Baril, Warwick, Arthabaska, un jeune Hust a été blessé grièvement à la tête par un morceau de planche qui s'est détaché d'une machine à planer.

Joseph Vallée, Warwick, Arthabaska, John Brindle s'est fait mutiler la main et le bras gauche par une scie ronde.

Calixte Gosselin, St-Ferdinand d'Halifax, William Gosselin, frappé dans le côté par une planche engagée dans les dents de la scie ronde.

J. W. Watkins, St-Germain de Grantham, un enfant de M. Brochu, âgé de treize ans. Son habit s'enroula au tour d'un arbre de couche et il eut les deux bras arrachés.

La Compagnie de Lumière Electrique, Montmorency, M. Mercier a été blessé légèrement par un dinamo qui s'est brisé.

Price Bros., Cap St-Ignace, Montmagny, le jeune Brie a été tué par une planche lancée par un plaineur.

CHS. T. COTÉ,

Inspecteur des Manufactures, Division de Québec.

Personnes employées dans les manufactures de la division de Québec, du 1er juillet 1892 au 1er juillet 1893.

NOMS.	LOCALITÉS.	Hommes.	Femmes.	Filles.	Enfants.	INDUSTRIES.
Allard et fils	Québec	5	2	...	...	Confiserie
Arcand et frères.	Champlain	15	...	...	...	Moulin à scie.
Auger Alfred	St-Edouard, Lobinière...	6	...	...	...	" "
Baptiste, Alex	Trois-Rivières	16	...	...	4	" "
" "	Sur L'Isle Trois-Rivières	150	...	...	...	" "
" "	" "	7	...	...	...	Usine.
Baril, Léandre.	Ste-Elisabeth, Artha.....	6	...	...	2	Moulin à scie.
Beaudoin, F.-X	St-Isidore, Dorchester....	10	...	...	...	Fabrique de machines.
" Ph.	Scott, Beauce.....	6	...	...	...	Fabrique d'instruments aratoires.
Beaulieu, J. B	Lévis	20	20	10	...	Fabrique de cigares.
Bedard, J. E. et frères	Québec	3	2	...	...	" de vermicelle.
Begin, B. et Cie.	"	5	5	4	...	" de brosses, balais et pinceaux.
Bélanger, A.	St-Thomas, Montmagny.	20	...	...	...	Fonderie.
" J. A.	Quebec	20	...	...	...	Marbrerie.
Bellerive, Charles	"	3	40	...	...	Fabrique de gants.
Berg, Louis	Lévis	2	5	...	...	Buanderie.
Bernard, George.	St-Edouard, Lobinière...	6	...	...	...	Moulin à scie.
Berry, M. B.	Québec	10	3	...	...	Filature d'amianté et de laine.
Bilodeau, Lamontagne et Cie.	Qu bec	42	...	...	...	Etablissement de corroyage et tann-rie.
Blais, W	"	5	...	...	...	Etablissement de corroyage et tannerie.
Blouin, T. et Cie.	"	5	...	...	...	Savonnerie et suifferie.
Boswell Bros.	"	10	...	...	...	Brasserie.
Botterell, J. H. et Cie.	"	118	85	...	...	Fabrique de chaussures en cuir.
Bourassa, Ed. Jr.	Danby Drummond	5	...	...	...	Moulin à scie.
Bresse, G. et Cie.	Québec	300	100	100	...	Fabrique de chaussures en cuir.
Burrill, Vivian	Ste-Brigitte, Nicolet.....	19	...	...	...	Moulin à scie
Canada Iron Furnace Co.	Radnor, St-Maurice.	40	...	...	...	Fonderie.
Carrier, Laine et Cie.	Lévis	85	...	...	...	"
Caron, Ls. et fils	Nicolet.	6	...	...	...	Menuiserie architectonique.
Chalifour, O.	Québec	32	...	...	...	Moulin à scie et fabrique de formes pour chaussures.
Charest, Désiré.	"	3	...	...	...	Pâti-erie.
Clement et Cie.	"	6	...	...	...	Etablis-ement de corroyage et tannerie.
Côté, A. et Cie.	"	8	2	...	...	Imprimerie.
Côté et Laverdière	"	8	...	...	...	Etablissement de corroyage et tannerie.
C. P. R. Shop	"	50	...	...	...	Usine.
Davie, G. T.	St-Joseph de Lévis.	40	...	...	...	Usine et chantier de répa- ration de navires en fer.
Deguisse, Chas.	Ste-Genièvre.	9	...	...	...	Tannerie.
Delisle, G. I.	Yamachiche	11	7	3	...	Fabrique de tissus en laine.
Dellingham, W	Québec	15	3	...	...	Fabrique de valises.
Demers, Cyrille	St-Flavien.	8	...	...	...	Moulin à scie.

Personnes employées dans les manufactures de la division de Québec, du 1er juillet 1892 au 1er juillet 1893.—(Suite.)

NOMS.	LOCALITÉS.	Hommes.	Femmes.	Filles.	Enfants.	INDUSTRIES.
Demers et Demers.....	Québec	60	20	.....	...	Fabrique de chauss. en cui
Denancourt, Moreau et Cie...	Ste-Angèle, Nicolet.....	8	.....	16	10	Fabrique d'allumettes chi miques.
Desrosiers et Cie.....	Louiseville	16	.....	.....	2	Fonderie et machinerie.
Dion, A. et frères.....	Petite-Riv. Québec.....	5	1	.....	10	Poterie.
Dominion Corset Mnfgr.....	Québec	10	75	40	...	Fabrique de corsets.
“ Lime Co.....	Dudswell	20	.....	.....	...	Fabrique chaux.
“ “.....	Limeridge	50	.....	.....	...	“ “
Doucet, Louis	Somerset	4	.....	.....	...	Moulin à scie.
“ M. et Fils.....	Thetford.....	9	.....	.....	...	“ “
Drolet, F. X.....	Québec	34	.....	.....	...	Fabrique de machines.
“ J. B.....	Anc. Lorette	35	.....	.....	...	Fabrique de chaussures.
“ Zéphirin.....	Québec	2	.....	.....	...	Fabrique de machines.
Duchaine, Thos.....	“	20	25	.....	...	Fabrique de chaussures.
Dugal, P.....	Québec	12	.....	.....	...	Tannerie.
Dupuis & Cie.....	Village Ste-Angèle.....	23	.....	.....	...	Briqueterie.
Emond, V. A ..	Québec	2	.....	.....	...	Fabrique de pelles de bois
Esnouf, J. F.....	Ste-Anne du Sault.....	9	.....	.....	...	Moulin à scie.
Falardeau, P. E., & Cie.....	Québec	5	.....	.....	...	Etablissement de corroyag
Fonderie Plessisville	Somerset	70	.....	.....	...	Fonderie.
Fontaine & Naud.....	St-Maurice	5	.....	.....	...	Moulin à scie.
Foot, John, J.....	Québec	15	.....	.....	...	Imprimerie.
Fortier, Michel.....	Thetford.....	15	.....	.....	...	Moulin à scie.
“ Nazaire.....	Québec	8	.....	.....	...	Tannerie.
Gagnon, Frs	Greenshield Mill	12	.....	.....	...	Moulin à scie.
“ J. A	Trois-Rivières.....	150	.....	.....	...	“ “
“ Thomas.....	Québec	5	.....	.....	...	Ebénisterie.
Garant & Blouin	Ste-Marie	4	.....	.....	...	Tannerie.
Gauvreau, T. A. & Cie.....	Québec.....	6	.....	.....	...	Fabrique de ciment.
Gélinas, C. P. & Cie.....	Trois-Rivières.....	15	.....	.....	4	Fabrique de pelles, de me bles, etc.
Gignac, O. & Fils.....	Québec.....	60	.....	.....	...	Scierie.
Gingras, J. B.....	“	5	.....	.....	...	Ménuisier.
Girardin, Adrien.....	Ste-Brigitte	8	.....	2	2	Moulin à Scie.
Girard, L.....	Trois-Rivières	31	5	5	4	Manufacture.
Glass, John.....	Québec	7	.....	.....	...	Pâtisserie.
Goodday, Benson & Cie.....	St. Tite.....	29	.....	.....	...	Moulin à scie.
Gorrie, Thomas.....	Riv. Ste-Anne.....	5	.....	.....	2	“ papier.
Goulet, Joseph.....	St-Lazare	8	.....	.....	...	“ “
Gourdeau, Felix.....	Québec	72	.....	.....	...	Tannerie et corroyage.
Griffith, H.....	“	30	20	.....	...	Fabrique de chaussures.
Guay, Désiré & Cie.....	“	55	37	.....	...	Tannerie et fabrique c chaussures en cuir.
Guernesey, W.....	Rimouski.....	10	.....	.....	...	Fabrique de bardeaux.
Hamel, Elisée.....	St. Edouard	7	.....	.....	...	Moulin à scie.
Hardy & Dubord	Beauport	7	14	20	...	Fabrique d'allumettes.
Hebert, Gédéon	St. Gregoire.....	6	.....	.....	...	Moulin à scie.
Heon, Henri	“	6	.....	.....	...	Carrosserie.
Héroux, Jos. & Jac.....	Yamachiche	20	.....	.....	...	Moulin à scie.
Hôpital Sacre-Cœur.....	Quebec.....	.....	.....	.....	...	Savonnerie et buanderie.
Houde, B. & Cie.....	“	7	23	12	...	Fabrique de tabac.

Personnes employées dans les manufactures de la division de Québec, du 1er juillet
1892 au 1er juillet 1893.—(Suite.)

NOMS.	LOCALITÉS.	Hommes.	Femmes.	Filles.	Enfants.	INDUSTRIES.
Julien, Edmond	Heddeleyville.....	22	.....	.....	.....	Fabrique de cuir vernis et corroyage.
" & Guay.....	Québec.....	11	.....	.....	.....	Etablissement de corroyage
Jutras & Nadeau.....	Stanford.....	12	.....	.....	.....	Tannerie.
Kelley, Thos.....	Somerset.....	20	.....	.....	.....	Moulin à scie.
King, J. D. & Cie.....	Lévis.....	25	20	15	.....	Fabrique de chaussures.
Lachance, O.....	Québec.....	3	.....	.....	.....	Fabrique de machines.
Lafleur, G.....	".....	2	2	.....	.....	Buanderie.
Laliberté, J. B.....	".....	15	125	10	.....	Etablissement de pelletries.
" P. Mad.....	".....	6	.....	.....	.....	Fabricant de colle forte, huile de pied de bœuf, etc.
Lamothe, A.....	".....	16	.....	.....	.....	Etablissement de corroyage
Langlois, J. S. & Cie.....	".....	55	12	13	.....	Fabrique de chaussures en cuir.
Lapointe, F. X.....	".....	18	.....	.....	.....	Tannerie.
Larochelle, J. H.....	".....	65	40	10	.....	Fabrique de chaussures en cuir.
Lasnier & Cie.....	Lévis.....	3	2	1	.....	Fabrique de cierges.
Leblanc, Florant.....	Ste-Genièvre.....	5	.....	.....	.....	Fonderie.
Leclaire & fils.....	Québec.....	20	8	2	.....	Fabrique de chaussures en cuir.
" J. E.....	L'Islet.....	12	.....	.....	.....	Boutique de menuisier.
Le Courrier du Canada.....	Québec.....	15	10	2	.....	Imprimerie.
L'Electeur.....	".....	25	2	.....	.....	"
Lemay, Alph.....	Portneuf.....	8	.....	.....	.....	Moulin à scie.
Lemesurier J. & fils.....	Québec.....	14	30	.....	.....	Fabrique de tabac.
Lemieux, O.....	St. François.....	7	.....	.....	.....	Tannerie.
L'Heureux, Urie.....	Ste Foye.....	6	.....	.....	.....	Boutique de menuisier.
Mainguy, Thomas.....	Petite Rivière.....	2	.....	.....	.....	Carrosserie.
Marsh, W. A.....	Québec.....	125	160	40	10	Fabrique de chaussures en cuir.
Maurice, G.....	St. Magloire.....	5	.....	.....	.....	Moulin à scie.
McCaffrey, Chas.....	Nicolas.....	30	.....	.....	.....	" "
Mercier & Cie.....	Lévis.....	15	5	.....	2	Imprimerie.
Migner, O.....	Québec.....	60	40	20	.....	Fabrique de chaussures en cuir.
Moisan, Frs.....	".....	22	.....	.....	.....	" "
Montmorency Cotton Co.....	Montmorency Fall.....	151	160	10	2	Fabrique de coton.
Montreuil, N. Y.....	Québec.....	5	.....	.....	.....	Emboutillerie.
Morin, H.....	St. Frs. Riv. du Sud.....	12	.....	.....	.....	Menuiserie.
Normand, A.....	St. Thomas.....	7	.....	.....	.....	Fabrique de machines.
" F. X.....	St. Paschal.....	7	.....	.....	.....	" "
" J. B & frères.....	St. Thomas.....	10	.....	.....	.....	Ebénisterie.
" L. A.....	".....	5	.....	.....	.....	Moulin à scie.
Ouellet, Charles.....	St. Paschal.....	15	.....	.....	.....	" "
" David.....	Québec.....	3	.....	.....	.....	Etablissement d'architecture.
Painchaud, P. P.....	Somerset.....	10	.....	.....	.....	Fabrique d'instruments aratoires

Personnes employées dans les manufactures de la division de Québec, du 1er juillet
1892 au 1er juillet 1893—(Suite.)

NOMS.	LOCALITÉS.	Hommes.	Femmes.	Filles.	Enfants.	INDUSTRIES.
Paquet, Magloire.....	Somerset	4	.....	.....	.....	Ebénisterie.
Paquet, Zéphirin.....	Québec	65	30	10	.....	Etablissement de fourrures préparées.
Paquet, Zéphirin.....	"	30	95	.....	.....	Fabrique de vêtements.
Paradis, Hubert.....	Etchemin.....	7	4	25	.....	Fabrique d'allumettes.
Paradis, Telesphore.....	Lévis.....	20	.....	.....	.....	Moulin à scie.
Paré, G. E.....	Québec	16	60	15	.....	Fabrique de boîtes en car- ton.
Peters, S.....	"	25	.....	.....	.....	Moulin à scie.
Pfeffer, A. S. et Cie.....	"	3	2	.....	.....	Teinturerie.
Picard, E.....	"	2	.....	.....	.....	Forge.
Picher, M. et frères.....	St-Raymond.....	25	.....	.....	.....	Moulin à scie.
Piddington, T. A.....	Québec.....	5	.....	.....	.....	Fabrique de savon.
Pion, A. et Cie.....	"	20	5	.....	.....	Mérisserie.
Plamondon, Jean.....	"	17	.....	.....	.....	Fabrique de chaussures en cuir.
Plante, P. A.....	"	5	.....	.....	.....	Fabrique de corroyage.
Poirier, J.....	"	15	8	.....	.....	Fabrique de chaussures et tabac.
Poisson, C. B.....	Gentilly.....	5	.....	.....	.....	Moulin à scie.
Poliquin, J. H. D.....	Québec.....	5	.....	.....	.....	Tannerie.
Pouliot, A. et Cie.....	"	12	.....	.....	.....	Etablissement de corroyage
Price Bros.....	St-Octave de Métis.....	85	.....	.....	.....	Moulin à scie.
Price Bros et Cie.....	Ste-Genièvre.....	6	.....	.....	.....	" "
Proteau et Carrignan.....	Québec.....	15	.....	.....	.....	Brasserie.
Quebec Gaz Co.....	Québec.....	5	.....	.....	.....	Usine à gaz.
Racine et Dion.....	Québec.....	80	40	.....	.....	Fabrique de chauss.en cuir.
Ratté et Durocher.....	Method's Mill.....	20	.....	.....	.....	Moulin à scie.
Reid, Craig et Cie.....	Lorette.....	8	10	.....	.....	Fabrique de papier.
Rheault, J.-B. et Casette.....	Lac-au-Sable.....	6	.....	.....	.....	Moulin à scie.
Richard et Cie.....	Québec.....	38	37	.....	.....	Fabrique de semelles et ar- ticles pour fabrication de chaussures en cuir.
Richardson, Chas.....	Beauport.....	25	.....	.....	.....	Tannerie.
Richardson, J. O.....	Lévis.....	20	5	.....	.....	Fabrique de chaussures.
Richardson, T. R.....	Warwick.....	16	.....	.....	.....	Tannerie.
Ritchie, John.....	Québec.....	145	120	18	2	Fabrique de chaussures.
Rochette, Cléophas.....	Village Stadacona.....	30	.....	.....	.....	Briqueterie.
Rochette, Cléophas.....	Québec.....	30	4	86	10	Fabrique de renforts, ta- lons, etc. pour chaussures
Rochette, Gaspard.....	"	100	.....	.....	.....	Tannerie.
Rochette, J. M.....	"	20	.....	.....	.....	Fabrique de chaussures
Ronpré et Richard.....	Ste-Anne de la Pérade.....	3	.....	.....	2	Fabrique de boîtes.
Rousseau, D.....	Ste-Marie.....	8	.....	.....	.....	Moulin à scie.
Rousseau, François.....	Somerset.....	22	.....	.....	.....	" "
Rousseau, George.....	Robertson Station.....	5	.....	.....	.....	" "
Rousseau, J. A.....	Ste-Anne de la Pérade.....	20	.....	.....	.....	" "
Rousseau, L.....	Québec.....	6	.....	.....	.....	Boutique de tourneur en bois.
Roy, Joseph.....	Rivière-Blanche.....	7	.....	.....	.....	Moulin à scie.
Roy, George.....	Québec.....	5	.....	.....	.....	Finissage de cuir.
Ruel, Edouard.....	St-Joseph, Lévis.....	7	.....	.....	.....	Fabrique de boîtes de bois.
Shaw, Cassil et Cie.....	St-Leonard.....	30	.....	.....	.....	Tannerie.

Personnes employées dans les manufactures de la division de Québec, du 1er juillet
1892 au 1er juillet 1893.—(Suite.)

NOMS.	LOCALITÉS.	Hommes.	Femmes.	Filles.	Enfants.	INDUSTRIES.
Smardon, R.	Trois-Rivières.....	100	100	.....	15	Fabrique de chaussures.
St-Maurice Lumber Co	“	50	.....	.....	.....	Moulin à scie.
“ Metallic Paint Co	St Malo Champlain.....	33	.....	.....	.....	Fabrique de peinture.
St-Pierre, J. N.	Québec	50	25	.....	.....	Fabrique de chaussures en cuir.
Talbot, Jude	Ste-Eulalie	6	.....	.....	.....	Moulin à scie.
Tardif, J. B.	Somerset	10	.....	.....	.....	Fabrique d'instruments aratoires.
Terreau, Chas, Mad.....	Québec	23	.....	.....	.....	Fonderie.
The Beaver File Work.....	Levis	11	.....	.....	5	Fabrique de limes.
“ Edson Fitch Co.	Etchemin	125	75	.....	.....	Fabrique d'allumettes.
“ Gravel Lumber Co.....	“	30	.....	.....	.....	Moulin à scie
“ Laurie Spool Co.....	St Alexis	35	.....	.....	5	Fabrique de fuseaux.
Thivierge & Morin.....	Québec	8	.....	.....	.....	Établissement de corroyage
Timmons & Sons.	“	10	.....	.....	.....	Fabrique d'eaux gazeuses.
Tourville & Cie.	Louiseville	97	.....	.....	.....	Moulin à scie.
“	Nicolet	36	.....	.....	.....	“ “
Tremblay, Jacques	Lyster	6	.....	.....	.....	“ “
Trottier, L. P. & Cie.....	Trois-Rivières	26	.....	.....	.....	Fabrique de haches, marteaux, etc.
Turgeon, Elie.	Québec	13	.....	.....	.....	Tannerie.
Vallée, Joseph.....	Warwick	6	.....	.....	3	Moulin à scie.
Valière, J. J.	Québec	5	.....	.....	1	Ebénisterie.
Valière & Maranda.....	“	9	.....	.....	.....	Établissement de corroyage
“ Philippe.....	“	30	2	.....	6	Ebenisterie
Vézina & Buteau.....	Victoriaville.....	12	.....	.....	.....	Fonderie.
Viellat, H. J.	St-Narcisse	10	.....	.....	.....	Moulin à scie.
Vincent, J. E.	Québec	5	5	.....	.....	Imprimerie.
Welsh, P.	Lévis .....	.....	.....	.....	.....	Moulin à scie.
Total : 4,795 hommes, 1,737 femmes, 485 filles et 143 jeunes garçons ; soit 7,160 personnes.						

CHS-T. COTÉ,

Insp. des manufactures, division de Québec

QUÉBEC, 23 OCTOBRE, 1893.

RAPPORT DU DR C.-I. SAMSON.

INSPECTEUR HYGIÉNISTE DES MANUFACTURES.

A L'HONORABLE G.-A. NANTEL,

Commissaire des Travaux Publics.

MONSIEUR LE COMMISSAIRE,

J'ai l'honneur de vous transmettre mon deuxième rapport comme médecin hygiéniste des manufactures.

En l'absence d'instructions, je n'ai guère fait que les visites requises soit par l'inspecteur, soit par les ouvriers. Ces visites n'ont guère dépassé une centaine, presque toutes limitées à la ville de Québec ou à ses environs immédiats.

CHAUFFAGE.

Les plaintes des ouvriers ont surtout porté sur les défauts du chauffage.

Par les grands froids d'hiver, nombre de patrons négligent de chauffer leurs salles les dimanches et les jours de fête. Le lendemain les ateliers sont glacés, les appareils rallumés trop tard, et les ouvriers grelottent à l'ouvrage des heures durant. Les représentations que j'ai faites à ce sujet n'ont pas été écoutées de manière à me persuader que les mêmes plaintes ne se renouveleront pas l'hiver prochain.

VENTILATION.

Ici ce sont surtout les préjugés de l'ouvrier qu'il faut combattre. Si l'on demande à ce dernier quels sont les défauts sanitaires de l'atelier où il travaille, il y a dix à parier contre un qu'il répondra : "il y a des courants d'air." Pour l'ouvrier c'est là la grande source de toutes les maladies. Aussi, s'avise-t-on de faire ouvrir un guichet pour renouveler l'air d'une salle, que vingt bras se lèvent pour le fermer. Avec ces idées, faire fonctionner un système de ventilation quelconque devient un problème d'une solution difficile.

J'ai vu des tubes aspirateurs montant jusqu'au-dessus du toit, bouchés par des chiffons. Ailleurs un appareil de ventilation a été introduit à la suggestion de mon prédécesseur pour soutirer l'air vicié du milieu d'une grande salle ; tous les tuyaux sont encore en place, seulement on a le soin de couper leur communication avec l'extérieur de peur des courants d'air. L'ouvrier ne se rend pas un compte suffisant du rôle du médecin hygiéniste dans l'industrie, et cela nuit à l'efficacité du service. Répandre quelques notions d'hygiène chez le peuple est un problème qui s'impose.

CLOSETS.

Mes inspections m'ont permis de constater que l'hygiène fait peu de progrès dans nos manufactures. C'est surtout pour la tenue des closets que la routine semble

difficile à déraciner. J'ai déjà eu l'occasion de signaler ce repoussant système de latrines à auge qui existe dans Québec. Malgré toutes les représentations, je ne connais pas d'endroit où il ait été abandonné. Le plus que les menaces aient gagné c'est un blanchissage périodique au lait de chaux. Je crois même que le système tend à se généraliser ; ainsi il est à ma connaissance qu'on l'a introduit dans une fabrique, et cela en dépit de mes remontrances. On a remarqué les hésitations des inspecteurs à prendre en mains la loi, et les patrons s'enhardissent à résister à leurs demandes.

INSUFFISANCE DE LA LÉGISLATION.

Le mal, comme j'ai déjà eu occasion de le constater dans mon précédent rapport, vient en grande partie de l'insuffisance de la législation. En effet toute la loi qui concerne le médecin hygiéniste se réduit aux articles qui suivent :

" 3020. Il n'est pas permis de tenir une manufacture de manière que la vie de qui que ce soit qui y est employé soit en danger ou de façon que la santé de ceux qui y sont employés soit probablement en danger d'être permanemment compromise. (48 V., c. 32, s. 3.)

" 3021. Chaque manufacture doit être tenue proprement et à l'avis des émanations provenant des égoûts, fosses d'aisances ou autres immondices.

" 2. Aucune manufacture ne doit être encombrée au point d'être insalubre pour ceux qui y sont employés ;

" 3. Toute manufacture doit être aérée de manière à rendre, autant que possible, inoffensifs les gaz, vapeurs, poussières ou autres impuretés produites dans le cours du travail ou des opérations qui s'y font, et pouvant être nuisibles à la santé ;

" 4. Dans toute manufacture il doit y avoir des cabinets d'aisance inodores (*earth closets* ou *water closets*) et urinoirs de tel genre et en tel nombre que l'inspecteur croit suffisants pour l'usage des employés de l'établissement ; et ces cabinets et urinoirs doivent toujours être tenus propres et bien ventilés.

" Il doit aussi y avoir des lieux d'aisance séparés pour l'usage de chaque sexe, avec une entrée ou un accès séparé.

" Toute manufacture dans laquelle il y a contravention au présent article ou aux règlements établis pour le faire exécuter, est réputée illégalement tenue et telle que la santé de ceux qui y sont employés y est probablement en danger d'être permanemment compromise. (48 V., c. 32 s. 4.)

" **3022.** Dans toute manufacture où il se produit, contrairement aux dispositions de la présente section, un fait, une négligence ou une omission pouvant compromettre la santé des employés relativement à l'encombrement, à l'aération, aux égoûts, au lieux d'aisance, aux cabinets et urinoirs, aux cendriers, au service de l'eau, ou à des immondices ou autres choses quelconques, le patron doit, dans un délai raisonnable, prendre les mesures que l'inspecteur, agissant en vertu des règlements établis à l'égard de ces sujets, lui indique comme convenables et nécessaires pour y remédier.

" 2. Dans les manufactures où se pratiquent des opérations donnant lieu au dégagement et à exhalation de poussières assez abondantes pour nuire à la santé des employés, si ceux-ci peuvent être garantis, dans une certaine mesure ou tout à fait de

ces poussières dangereuses, par un moyen mécanique autorisé par les règlements établis à cet égard, l'inspecteur peut ordonner l'emploi de ce moyen dans un délai raisonnable par le patron qui en pareil cas doit se conformer à son ordre.

“ Une manufacture dans laquelle les prescriptions du présent article ne sont pas remplis par le patron est réputée illégalement tenue et telle que la santé de ceux qui y sont employés y est probablement en danger d'être permanentement compromise. (48 V., c 32, s. 5.)

“ **3023.** Pour les fins des deux articles immédiatement précédents, le lieutenant-gouverneur en conseil peut nommer un ou plusieurs médecins hygiénistes ayant pour attribut spécial de surveiller les conditions de salubrité et les recommandations sanitaires des établissements industriels insalubres.”

Il saute aux yeux qu'une législation aussi succincte n'a été, dans l'idée même de ses auteurs, adoptée que comme pis aller, en attendant que l'expérience pût permettre d'aller plus loin.

Elle ne donne pas au médecin hygiéniste d'instructions assez détaillées.

Sa réglementation vague, arbitraire, incomplète, laisse la porte ouverte à des expertises, à des chicanes chaque fois que le médecin voudra faire redresser un abus.

Comment trouver les manufactures que le médecin hygiéniste doit visiter ? Comment procéder dans le cas où une manufacture est illégalement tenue ? Comment poursuivre sans exposer le gouvernement à des frais inutiles ?

Un exemple fera mieux comprendre les lacunes de la loi sous tous ces rapports.

En Août dernier, je suis requis d'aller donner mes soins à un jeune homme pris de fièvres typhoïdes. Je constate, à mon arrivée, qu'il s'agit non d'un, mais de quatre cas de la redoutable maladie ; que la demeure renferme un atelier de couture employant une dizaine de personnes ; troisièmement qu'au point de vue de la loi cet atelier est illégalement tenu : odeurs insupportables, closets non ventilés, situés dans une cave malpropre.

Je notifie l'inspecteur des fabriques qui me fait la remarque que l'atelier en question n'étant généralement pas considéré comme manufacture a dû être loué comme logement privé, qu'en conséquence je dois plutôt écrire aux autorités civiles. L'officier municipal m'informe que ses instructions ne lui permettent d'exiger rien de plus que ce qu'il voit ; que la cave aérée n'a plus d'odeur ; qu'il lui est interdit d'enlever un clou ou un pavé pour voir si la closet est siphonnée, s'il y a des fissures, des maljoints, des fuites d'eau ; qu'il ne peut exiger la ventilation.

Je retourne à l'inspecteur des manufactures, à qui je fais remarquer la gravité du fait : à la veille de l'automne la ville exposée à une épidémie. L'inspecteur crut devoir prendre instruction du ministre. Mais ici autre difficulté : l'hygiène relève du secrétaire provincial, l'inspection des manufactures du ministre des travaux publics.

Enfin l'inspecteur notifia l'occupant d'exiger du propriétaire les réparations urgentes ou de quitter le logis ; le médecin de la cité écrivit au propriétaire d'avoir à faire ventiler les closets, emporter les ordures, désinfecter. Mais ce dernier fit savoir qu'il avait fait visiter sa maison par un autre médecin et qu'il nous attendait de pied

ferme. Cependant la crainte de perdre ses locataires le fit se résigner plus tard à quelques réparations.

Avec la loi actuelle des difficultés inextricables surgissent à chaque pas. Voici un autre exemple :

Les ouvriers et les patrons de deux ou trois manufactures contigües se plaignent d'odeurs insupportables qui s'introduisent de temps à autre dans leurs salles. Ils prétendent reconnaître ces odeurs comme étant celles des égouts de certaines tanneries situées dans le voisinage. Ils supposent que ces odeurs sont dues à un défaut d'étancheté dans les canaux de la rue même. Ces canaux n'ayant aucune ventilation, leurs vapeurs refouleraient l'air des syphons ou s'infiltreraient par le sol. A première vue la canalisation de ces manufactures paraît en bon état.

D'un autre côté les officiers de la cité soutiennent que leur drainage est en ordre, que si des gaz refluent dans les manufactures, c'est que la canalisation des dites manufactures n'est pas parfaite ; aux patrons de mieux couper la connexion entre l'égout public et l'égout privé.

Comment, avec les moyens limités laissés aux inspecteurs, décider qui a tort ou raison ? Et les plaintes, les pourparlers continuent depuis au delà de six mois.

SUGGESTIONS.

Il semble qu'un des premiers articles de la loi devrait être d'exiger de celui qui veut établir une fabrique, une demande d'autorisation. Cette demande devrait être filée au bureau de l'inspecteur avec le choix de la localité, le plan de la fabrique que l'on se propose de bâtir, le système de closet et de canalisation adopté, etc. L'autorisation devrait comporter le nombre d'ouvriers que l'on aura le droit de placer dans chaque salle. Les mêmes formalités devraient être requises pour les déménagements.

De cette façon l'inspecteur pourra tenir une liste des fabriques qui sont sous son contrôle, et le médecin se renseigner à cette liste pour les visites qu'il a à faire.

Cette liste devrait comporter, en outre des indications relatives à la localité et à la nature des produits manufacturés, le classement des fabriques suivant les dangers ou les inconvénients qu'elles présentent.

Le médecin hygiéniste devrait être tenu chaque année à une visite au moins régionale de toutes les fabriques classées insalubres. Il devrait être tenu à une deuxième visite dans le cas où il y aurait lieu de s'assurer si ses recommandations ont été suivies ; enfin il devrait accompagner l'inspecteur lorsque ce dernier réclame ses services.

Il devrait notifier par écrit l'inspecteur de ce qu'il peut trouver de répréhensible dans une fabrique ; il devrait également répondre par écrit à ses consultations et garder copie de toutes ses lettres.

Son rapport annuel devrait mentionner le nombre de fabriques qu'il a visitées, le nombre d'infractions à la loi qu'il a cru devoir signaler à l'inspecteur, le nombre de consultations auxquelles il a dû répondre. De cette façon on pourrait s'assurer du plus ou moins de zèle du médecin hygiéniste et suivre d'un autre côté le progrès hygiénique des manufactures appuyé sur des statistiques.

Enfin, et ceci est le point le plus important, le médecin hygiéniste devrait pouvoir s'appuyer sur des textes de loi plus positifs et moins sujets à discussion dans les recommandations qu'il doit faire.

C'est ce dernier sujet que j'ai surtout pris à cœur de traiter l'an dernier. J'insiste aujourd'hui d'autant plus sur l'urgence d'amender les ordonnances hygiéniques des manufactures que l'expérience m'en a mieux fait saisir les lacunes. Sans doute il y aurait plus d'une addition à faire aux suggestions que je faisais alors, et j'en ajoute de suite quelques unes.

Je vois que l'on exige en Suède que le plancher des closets soit imperméable. Ce dispositif est excellent et constitue, en fin de compte, une économie pour le patron.

Il devrait de plus être statué que tous les organes de drainage des manufactures : cuvettes, siphons, évier, tuyaux divers, égouts domestiques, fussent laissés à l'air libre ou dissimulés seulement par des pièces mobiles. Dans le cas où cette canalisation serait recouverte par des pièces clouées, vissées, soudées, de nature à gêner les inspections, le médecin devrait avoir le droit de faire enlever le tout aux frais de l'industriel.

Dans certains cas d'urgence, par exemple lorsque plusieurs cas de maladies contagieuses se sont déclarés parmi les employés d'un établissement, le médecin hygiéniste devrait avoir le droit de faire éprouver l'étanchéité de la canalisation, d'exiger même, s'il y a lieu, la désinfection, et de déterminer le genre de désinfection.

Enfin il serait important d'aviser aux moyens de forcer les municipalités à agir quand c'est par leur faute que les manufactures sont malsaines.

Dans le cours de mes visites, j'ai trouvé des ouvriers travaillant dans des caves infectes. Il y aurait lieu d'être plus rigoureux sur ce chapitre, et d'ajouter à mes suggestions de l'an dernier que le plancher des sous-sols où travaillent des ouvriers ne fût pas appliqué par terre, mais séparé par un espace libre. Il faudrait aussi que le mur de ces sous-sols fût redoublé en dedans par un lambrissage laissant un espace libre entre le mur et ce lambrissage. La loi anglaise est plus particulière encore sous ce rapport.

Un autre dispositif de la loi anglaise qui pourrait être adapté avec profit au Canada accorde aux enfants et aux femmes mariées une demie journée de congé le samedi après-midi.

COMMENT FAIRE UNE LOI SATISFAISANTE.

J'abrège, n'ayant pas la prétention, même avec mes deux rapports, de présenter un travail complet. J'ai voulu surtout offrir un canevas qui pût servir à une discussion sérieuse.

Mais comment pourrait se faire, avec profit, une telle discussion ? Comment arriver à une législation satisfaisante ? Comment mettre notre législation au niveau des connaissances actuelles tout en lui ménageant les moyens de suivre les progrès de cette science sanitaire qui n'est qu'en voie d'épanouissement ? Comment soumettre

cette inspection des manufactures à un contrôle efficace tout en donnant plus d'autorité aux décisions des inspecteurs hygiéniques ? La réponse nous paraît bien simple. Le moyen le plus rationnel de trouver une solution satisfaisante à tous ces problèmes serait de confier la besogne à un corps permanent de personnes compétentes. N'y a-t-il pas une commission provinciale d'hygiène comme il y a une chambre provinciale d'agriculture ? Pourquoi ne pas faire de l'inspection sanitaire des manufactures une des branches du service de cette commission ?

L'unité dans la direction produirait l'unité et l'harmonie dans le mouvement hygiénique, et la province, trouverait un facile remède à ces cas de conflit de juridiction qui nuisent au service actuel. L'unité augmenterait l'influence de la commission d'hygiène, qui deviendrait non seulement l'âme dirigeante de toutes les organisations sanitaires de la province, mais encore l'analogue de ce comité consultatif de France où toutes les questions intéressant la santé publique sont référées.

Ainsi un des premiers *desiderata* de l'hygiène des manufactures est le classement des industries suivant le plus ou moins de dangers qu'elles présentent pour la santé publique, classement qui ne peut être fait d'une manière permanente, mais qui est susceptible de changement avec le progrès des industries. Évidemment un corps d'hygiénistes est plus en état de résoudre ce problème et tant d'autres analogues, que le seul inspecteur des manufactures.

Cette centralisation serait également avantageuse pour le médecin hygiéniste des industries. Elle met à sa portée un corps qu'il peut plus facilement consulter dans les difficultés si variées de la vie manufacturière. Elle le met à même de discuter avec des personnes compétentes les modifications à la loi que son expérience de chaque jour lui fait trouver opportunes. Elle couvre sa responsabilité, dans certains cas difficiles, et donne à ses prescriptions une autorité plus grande.

Jusqu'à aujourd'hui l'hygiène industrielle a paru occuper une position anormale. Séparée de l'hygiène générale, relevant d'un autre ministère, elle a été transférée d'un ministère à l'autre comme la suivante importune de l'inspection mécanique, et dans ses pérégrinations elle n'a été nulle part l'objet d'une sollicitude bien tendre. Il est temps qu'elle soit rendue à sa famille naturelle, car là seulement elle atteindra la considération qu'on semble aujourd'hui lui refuser, et elle rendra à la classe ouvrière et à la société les services dont elle est capable.

Déjà le gouvernement a fait un pas dans cette voie ; il a fait l'inspecteur hygiéniste des manufactures membre de la commission provinciale d'hygiène. L'occasion se présente aujourd'hui de faire un nouveau pas dans cette voie, occasion qui mérite de ne pas être négligée.

Il s'agirait de transmettre à la commission provinciale d'hygiène tous les documents relatifs à la législation sanitaire : législation actuelle, projet de législation, rapports des inspecteurs, des médecins hygiénistes, avec prière d'étudier le sujet, s'adjoignant, si utilité en est, les inspecteurs ordinaires, et de faire rapport au plus tôt. Lors de sa dernière réunion, la commission d'hygiène s'est implicitement déclarée prête à entreprendre un tel travail, et je crois que l'intérêt public demande de le lui confier.

La province de Québec doit à sa réputation de posséder un code sanitaire qui puisse rivaliser avec celui des autres pays. Si l'on étudie ce qui a été fait ailleurs, en Angleterre, en France, aux Etats-Unis, en Belgique, en Allemagne, en Suède, au Danemark, on comprend que nous sommes réellement dans l'enfance de cette législation.

Par la longueur de ses hivers, par la nature de ses produits, par les aptitudes de ses enfants, il est évident que notre pays est appelé à voir ses manufactures se développer de plus en plus. Il est donc du devoir des gouvernants de donner à la législation sanitaire industrielle une grande attention.

Le tout humblement soumis,

DR. C. I. SAMSON,
Ingénieur hygiéniste des manufactures.

TABLE DES MATIÈRES

Personnel du Département.....	II
Rapport du Commissaire.....	III
Appendice No 1.—Edifices publics.....	1
Appendice No 2.—Ponts métalliques.....	26
Appendice No 3.—Chemins de fer.....	37
Appendice No 4.—Inspection des manufactures	99