

371
RAPPORT GÉNÉRAL

DU

COMMISSAIRE DES TRAVAUX PUBLICS

· DE LA

PROVINCE DE QUÉBEC

1892

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.

ED. MOREAU, directeur des chemins de fer.

ELZÉAR CHAREST, ingénieur et directeur des travaux publics.

L.-A. VALLÉE, ingénieur des chemins de fer.

W.-G. PETRY, comptable.

T.-A. TRUDELLE, assistant-ingénieur.

ELLIOTT FRASER, assistant-comptable.

F.-X. BOILEAU, registraire.

J.-O. MÉTHOT, inspecteur des travaux.

E. RODIER, secrétaire particulier du commissaire.

ALPHONSE GAGNON, clavigraphiste.

J.-E. GARNEAU, commis.

T.-E. GAUVREAU, “

J.-B.-C. HÉBERT “

JOSEPH ROY, “

OCTAVE DEMERS, “

CLAUDE DÉNÉCHAUD, “

TREFFLÉ LACROIX, ingénieur des calorifères.

J.-B. SIROIS, messenger.

SYLLA COTÉ, “

A SON HONNEUR

JOSEPH-ADOLPHE CHAPLEAU

Lieutenant-Gouverneur de la Province de Québec.

QU'IL PLAISE A VOTRE HONNEUR,

Conformément aux prescriptions de l'article 1760 des Statuts refondus de la province de Québec, j'ai l'honneur de vous soumettre le Rapport annuel du Commissaire des Travaux publics pour la période s'étendant du 1er décembre 1891 au 1er décembre 1892.

Ce rapport se compose de cinq appendices qui ont trait :

- 1o. aux édifices publics,
- 2o. aux assurances du gouvernement,
- 3o. aux chemins de fer,
- 4o. aux ponts métalliques,
- 5o. à la vente du terrain du " Vieux Château," à Québec.

A part les travaux d'agrandissement du Palais de Justice de Montréal, rien de bien remarquable n'a été fait aux différents édifices publics de la Province.

Quant au Palais de Justice de Montréal, deux architectes, reconnus pour leur compétence, ont été chargés, le 4 mai dernier, de faire un examen des travaux compris dans le contrat passé avec M. Berger, et aussi des ouvrages additionnels, autorisés ou non autorisés, exécutés depuis la signature de ce contrat. Ces messieurs n'ont pu terminer leurs rapports qu'à la fin de juillet 1892, ce qui explique le retard apporté dans la continuation des travaux.

Les assurances du gouvernement font l'objet du deuxième appendice.

Le grand total de ces assurances, que nous renouvelons tous les trois ans, se monte à \$1,890,250, et celui des primes triannuelles payées, à \$21,540.00.

Il n'est pas hors de propos de faire remarquer ici qu'à Ottawa les édifices publics ne sont pas assurés, et l'on peut se demander si les risques que nous courons sont assez sérieux pour nécessiter la dépense occasionnée par nos assurances.

L'appendice No 3 est précédé de notes explicatives données par M. E. Moreau, directeur des chemins de fer, sur les opérations des diverses compagnies qui ont rempli ou non les obligations auxquelles elles étaient soumises par leurs chartes respectives pour avoir droit aux subventions votées par la Législature.

Je me suis efforcé, dans tout ce qui a rapport au paiement des subsides, de faire observer strictement la loi des chemins de fer ; et afin qu'il n'y eût aucune surprise ou malentendu à ce sujet, j'ai averti, dès le mois d'avril dernier, toutes les compagnies qu'à l'avenir aucun subside ne serait payé avant que les travaux de construction et d'art n'aient été reçus régulièrement par l'ingénieur du gouvernement. Les compagnies ont également été mises en demeure de ne faire aucune demande d'inspection à moins qu'aux termes du paragraphe B de la clause 5 de l'acte 52 Vict., chap. 86, le président, le vice-président ou le secrétaire de chaque compagnie n'affirme que tous ses travaux sont tout à fait terminés.

Je regrette d'avoir à constater que, dans le cours de cette année, plusieurs chemins de fer, largement subventionnés par le gouvernement, n'ont pas été régulièrement tenus en opération. Je citerai les chemins de fer de la Baie des Chaleurs, le Grand Nord, le chemin de fer de St-André et Lachûte, celui de Montréal et Sorel, le Grand Oriental, certaines portions du chemin de fer du Sud-Est, etc. Cet état de choses fait voir la lacune qui existe dans notre loi des chemins de fer, laquelle garantit bien l'exécution des travaux avant le paiement des subsides, mais nullement l'exploitation régulière des lignes subventionnées.

Les travaux ont été poussés activement dans le cours de cette année sur des lignes importantes de la rive nord du St-Laurent, comme le chemin de fer du Lac St-Jean (embranchement de Chambord à Chicoutimi), le Montréal et Occidental, celui de la Vallée de la Gatineau, et aussi sur quelques tronçons du Sud, comme le chemin de fer des Comtés-Unis celui de la Montagne d'Orford, etc.

Ces lignes de la rive nord desservent déjà des régions importantes pour la colonisation et pour l'exploitation des mines et des bois et forêts. Ils font aussi valoir directement les domaines de la Couronne, ce qui devrait être une condition essentielle des subventions provinciales.

La section du chemin de fer du Lac St-Jean à Chicoutimi sera terminée, l'an prochain, et pourra ainsi offrir au public voyageur l'agrément d'une

des routes les plus pittoresques de notre pays. Espérons que, par la réalisation de progrès sensibles dans la colonisation, la Province se trouvera indemnisée des frais considérables qu'elle s'est imposés pour la construction de ce chemin de fer.

Le chemin de fer de Montréal et Occidental sera construit, l'an prochain, jusqu'à la Châte aux Iroquois, c'est-à-dire jusqu'au centre des diverses paroisses nouvelles fondées par le curé Labelle. La compagnie se propose de pousser ses travaux jusqu'au Lac Nominingue et de là jusqu'au Lac Témiscamingue, où elle ferait jonction avec le chemin de fer de colonisation du Lac Témiscamingue, dont les travaux seront terminés l'an prochain, d'après l'information que le Département en a reçue des autorités du Pacifique Canadien. Si ce projet se réalise, le côté nord de la vallée de l'Outaouais sera traversé par une voie ferrée dans sa partie la plus riche, si on l'étudie sous le triple rapport des mines, des forêts et de l'agriculture.

La Province possède actuellement 2857.77 milles de voie ferrée, dont 2282.52 mille sont été construits depuis 1867.

Pour ce qui touche aux ponts métalliques, M. Macquet, l'ingénieur-directeur de ce service, a soumis un dernier rapport au soussigné, le gouvernement ayant décidé, pour le moment, de ne pas donner suite à la politique inaugurée en mai 1887, qui a doté la Province de 48 ponts, dont le coût total s'est élevé à \$580,000.

Le gouvernement a contribué dans cette dépense pour un montant de \$400,000.

Comme le fait remarquer M. Macquet, le gouvernement devra voir à ce que ces ponts soient convenablement entretenus, et je regrette d'avoir à dire qu'après avoir procuré aux municipalités des avantages considérables résultant de ces constructions, ces dernières ne font pas toutes preuve de ce bon vouloir qui devrait au moins les engager à s'occuper de l'entretien de ces ponts.

L'appendice cinq contient tous les documents qui ont trait à la vente du terrain du " Vieux Château " à un syndicat formé parmi les directeurs de la compagnie du chemin de fer du Pacifique, pour y ériger un hôtel : l'hôtel " Château Frontenac." Le Département a pris les précautions nécessaires pour que les souvenirs qui se rattachent à l'ancien fort Saint-Louis et au vieux château, soient précieusement conservés dans le nouvel édifice.

Respectueusement soumis,

G.-A. NANTEL,
Commissaire.

Québec, 5 janvier 1893.

APPENDICE N° 1.

EDIFICES PUBLICS.

QUÉBEC 2 NOVEMBRE 1892

A L'HONORABLE G.-A. NANTEL,

Commissaire des Travaux Publics,

QUÉBEC.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les divers travaux exécutés ou en cours d'exécution aux édifices publics de la province, sous le contrôle de votre département, depuis le 1er novembre 1891 jusqu'au 1er novembre 1892.

HOTEL DU GOUVERNEMENT

(Edifice de la législature et des départements publics.)

Il n'a pas été fait de travaux importants à l'extérieur de cet édifice, si ce n'est l'installation des statues en bronze suivantes, qui ont été mises à leurs places respectives sur la façade principale :

La Poésie et l'Histoire,
La Religion et la Patrie,
Lord Elgin,
Le Pêcheur à la Nigogue.

L'installation de cette dernière a nécessité certains travaux à la fontaine. Il a été fait un piédestal en pierre, à forme de vasque, pour recevoir cette statue.

Les trottoirs en pierre, dans la cour intérieure de l'édifice, ont été en partie relevés, posés de niveau et rejointoyés.

Les tuyaux en grès servant de canal d'égoût dans cette cour, ont été en grande partie relevés et remplacés par des tuyaux en fonte. Ces tuyaux s'étant effondrés sous le poids du sol (terre rapportée), ils se sont trouvés obstrués en plusieurs endroits, ce qui a été la cause d'émanations fétides à l'intérieur de l'édifice.

Il n'y a eu rien de fait sur le terrain, sauf l'entretien ordinaire des chemins et de la pelouse.

Le mur d'enceinte n'a pas été continué.

Un des anciens gazomètres a été renouvelé et remplacé par un nouveau dit "gazomètre sec." Ce système de compteur est reconnu comme le plus sûr pour empêcher les émanations malsaines.

Certains travaux ont été exécutés à la plomberie intérieure de l'édifice. Quelques tuyaux en fer ont été renouvelés ; il en reste cependant un grand nombre qu'il faudra aussi remplacer. Cela est devenu nécessaire à cause de la rouille qui s'y est formée, et des obstructions qui en résultent.

Plusieurs cabinets d'aisance ont été renouvelés. Il y en a encore un certain nombre qui devront être renouvelés avant longtemps.

Il a été fait quelques travaux de menuiserie et d'ébénisterie à l'intérieur de l'édifice. Ces ouvrages ont été requis pour l'entretien et l'aménagement des différents bureaux. Ils ont été exécutés en grande partie par les ouvriers du département.

Il n'y a eu rien de fait aux planchers en bois dans les corridors, lesquels devront être réparés ou renouvelés bientôt.

Des réparations ordinaires et d'entretien ont été exécutées à la couverture en tôle des toits. Il en a été de même pour la tuyauterie, la plomberie, le gaz, l'appareil calorifère, la sonnerie et la lumière électrique.

La boutique des menuisiers attachés au département a été transportée dans le sous-sol de l'édifice. Les appartements où elle se trouve placée ont été mis complètement à l'épreuve du feu, au moyen de volets en fer placés aux portes et croisées.

Ceci a été fait en vue de mieux contrôler le travail qui se fait dans cette boutique et d'économiser le prix du loyer que nous payons actuellement pour l'ancienne boutique en bois placée en arrière du terrain.

L'escalier de la tour centrale a été fermé, afin de prévenir la formation de frimas qui, en hiver, causaient un certain dégât aux murs et au mécanisme de l'horloge.

Les quelques travaux de réparations qui avaient été commencés l'année dernière au Palais Législatif ont été en partie terminés.

Le changement de quelques bureaux a nécessité l'achat de certains meubles et la réparation de ces mêmes bureaux.

Je crois devoir recommander encore cette année la pose de paratonnerres sur l'édifice, afin de le protéger contre les effets de la foudre.

Celle-ci est tombée dans le courant de l'été sur le mât de pavillon et l'a mis en pièces.

PALAIS DE JUSTICE DE QUÉBEC.

L'édifice a été pourvu cette année d'un paratonnerre.

Il a été fait quelques travaux à l'ameublement de la Cour Supérieure. Une balustrade en bois et en cuivre a été placée dans cette Cour afin d'empêcher le public de s'emparer de l'espace réservé aux avocats; une autre, en cuivre seulement, a aussi été posée afin de tenir plus libre la place du greffier. Une table a été ajoutée au banc de cet officier. Quelques menues réparations d'entretien ont été faites à l'ameublement.

Des travaux du même genre ont été faits à la Cour d'Appel.

La tuyauterie en fer pour le service de l'eau dans tout l'édifice étant devenue défectueuse à cause de la rouille qui s'y était formée et obstruait le passage de l'eau, il a fallu renouveler ces divers tuyaux en fer et les remplacer par des tuyaux en plomb.

Ces changements ont occasionné des travaux assez considérables, mais devenus indispensables cependant à cause des inconvénients signalés plus haut.

Les ouvrages d'excavations et de déblaiement dans les caves ont été continués cet été par les ouvriers employés à l'année à cet édifice.

Il a été fait des plantations d'arbres, au printemps, dans la Cour, en arrière de l'édifice, et une clôture a été érigée pour entourer ces arbres et les protéger contre les voitures et les chevaux qui circulent en cet endroit. Une partie des tuyaux en fer enlevés à l'intérieur de l'édifice a été employée à cette fin.

Les trottoirs en pierre ont été continués sur la rue St-Louis pour remplacer les trottoirs en bois qui étaient en fort mauvais état.

Quelques réparations à l'ameublement en général, aux planchers en tuile, et autres réparations d'entretien ont été faites à l'intérieur de l'édifice ainsi qu'à l'appareil calorifère.

PRISON DE QUÉBEC.

L'appareil de chauffage subit des réparations devenues indispensables.

Le perron en pierre donnant sur le cour intérieure est aussi réparé et refait. Il en est de même de certains planchers en ciment du sous-sol qui étaient dans un très mauvais état.

Le rejointoiment des murs et de la tour de l'édifice devra être continué jusqu'à ce que l'ouvrage entier soit complété.

Les hommes de la garde ont eu des garde-robes pour y mettre leurs effets. Un certain nombre d'armoires et de lits ont été fournis pour l'usage des prisonniers.

Les serrures des portes de cellules ont dû être renouvelées et remplacées par de nouvelles serrures améliorées. Les anciennes étaient plus ou moins sûres, et certains prisonniers avaient réussi à se fabriquer de fausses clefs.

Il a été posé une porte en fer en grillage donnant sur la cour.

Quelques réparations d'entretien ont été faites à l'appareil calorifère, à la plomberie, à la menuiserie et à la peinture.

ÉCOLE NORMALE LAVAL.

Le gouvernement ayant vendu l'emplacement du Vieux Château où étaient installées les classes de l'Ecole Normale Laval, celles-ci ont dû être

transportées dans l'édifice de l'Université Laval, que le Séminaire de Québec avait loué au gouvernement.

Une partie de cet édifice a été mise temporairement à la disposition de l'École Normale depuis la date du déménagement jusqu'aux vacances de 1892.

Le gouvernement a, depuis, loué du Séminaire de Québec, pour cinq années consécutives, l'édifice communément appelé le Pensionnat de l'Université.

Il a été fait quelques changements intérieurs tout à fait indispensables pour mettre cet édifice dans un état qui pût convenir et répondre aux besoins de l'école normale et de l'école modèle annexe.

Ces changements ont consisté dans l'érection de certaines cloisons, la démolition de quelques autres, le déplacement de certaines ouvertures intérieures, la confection de quelques portes, la pose de nouveaux cabinets d'aisance et de quelques accessoires, et l'exécution de quelques menus travaux pour l'installation des meubles.

L'ancien mobilier, qui datait depuis la fondation de l'école normale à Québec (1857) a dû être renouvelé en tout ou en partie pour cause de vétusté. Il a été remplacé par un ameublement nouveau.

NOUVEAU TERRAIN.

Il n'y a eu de fait cette année que des réparations pour l'entretien de la clôture autour de ce terrain

BUREAU DES ARCHIVES.

Cet édifice a été vendu aux Frères des Écoles Chrétiennes, mais le Gouvernement s'est réservé d'en garder l'usage jusqu'au 1er mai 1893.

SPENCER WOOD.

Rien de bien important n'a été fait cette année à cette propriété. La serre du château a été peinte à l'extérieur, et la clôture de division

entre la propriété de M. J.-M. LeMoine et celle de Spencer Wood a été partie renouvelée et partie réparée.

Quelques menus travaux de réparations indispensables ont été exécutés au point de vue de l'entretien.

PALAIS DE JUSTICE DE SHERBROOKE.

Certains trottoirs en bois ont été renouvelés et quelques travaux d'entretien ont été faits.

PRISON DE SHERBROOKE.

Il n'a pas été fait de travaux à cet édifice cette année.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE SOREL.

La réparation et le renouvellement des lambourdes ont été continués et terminés. Il en a été de même pour les murs de soutènement dans les caves ainsi que du creusage et du nivellement de ces caves.

Quelques travaux de peu d'importance ont été faits au point de vue de l'entretien à la plomberie et à la couverture.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE ST-JOSEPH, BEAUCE.

Les seuls travaux faits cette année à cet édifice consistent dans les réparations exécutées à la cave à charbon, ainsi qu'à la chambre du Juge et au bureau de Shérif.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE FRASERVILLE.

PALAIS DE JUSTICE DES TROIS-RIVIÈRES.

Aucun ouvrage valant la peine d'être mentionné n'a été fait à cet édifice cette année.

PRISON DES TROIS-RIVIÈRES.

Quelques menues réparations d'entretien ont été exécutées.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE BRYSON.

Les travaux exécutés à cet édifice et commencés l'année dernière ont été poussés avec toute la diligence possible. Tout l'extérieur est maintenant terminé.

Les ouvriers travaillent actuellement à finir l'intérieur, et tous les travaux devront être complètement terminés pour le 31 décembre prochain (1892), date fixée et stipulée au contrat pour l'achèvement de l'entreprise.

Il restera à faire les murs d'enceinte qui ne faisaient pas partie de l'entreprise, et l'ameublement.

Les travaux en général ont été exécutés d'une manière satisfaisante. Un surveillant des travaux s'est tenu sur les lieux tout le temps de l'ouvrage et plusieurs visites d'inspections ont été faites par l'ingénieur du département des Travaux publics et son assistant.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE CHICOUTIMI.

Quelques travaux d'entretien de peu d'importance ont été exécutés à cet édifice dans le cours de cette année.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE RIMOUSKI.

Aucun ouvrage digne de mention n'a été fait cette année à cet édifice.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE SWEETSBURGH.

Aucun ouvrage n'a été exécuté à cet édifice depuis l'année dernière.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DES ILES DE LA
MAGDELEINE.

Ce bâtiment n'a été visité par aucun officier du département depuis plusieurs années.

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

La construction du mur d'enceinte, qui avait été commencée il y a deux ans, a été terminée cette année et ces murs sont complets maintenant.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE MONTMAGNY.

Il n'y a rien eu de fait cette année à cet édifice. Les ouvrages de réparations commencés l'année dernière n'ont pas tous été terminés. Il serait nécessaire, surtout au point de vue de l'entretien de cette construction, qu'ils fussent complétés aussitôt que possible.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE STE-SCHOLASTIQUE.

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

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE BEAUHARNOIS.

Rien qui vaille la peine d'être mentionné, en fait de travaux, n'a été exécuté dans le courant de l'année à cet endroit.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON D'ARTHABASKA.

L'appareil calorifère a été quelque peu modifié et réparé.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE PERCÉ.

Il n'y a eu rien de fait là cette année.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE NEW-CARLISLE.

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

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE ST-HYACINTHE.

Il n'y a eu rien de fait à cet édifice depuis l'année dernière.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE JOLIETTE.

Des travaux de réparations de peu de valeur ont été exécutés au point de vue de l'entretien. Les cabinets d'aisance ont été renouvelés en entier à la prison et des nouveaux éviers ont été installés dans cette partie de l'édifice.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON D'AYLMER.

Quelques réparations aux enduits, qui étaient tombés en certains endroits, ont été faites.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE LA MALBAIE.

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

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE HULL.

Cet édifice, qui est érigé au frais de la municipalité de Hull, moins cependant un certain octroi accordé par la Législature, est actuellement en bonne voie de construction.

La maçonnerie des murs extérieurs et intérieurs de la bâtisse est presque terminée.

Les travaux qui avaient été suspendus l'année dernière, à cause de certains changements demandés par la municipalité et les Inspecteurs de Prisons, ont été repris au printemps. Une partie des changements demandés ayant été faits aux plans et devis, ceux-ci ont été définitivement acceptés par la municipalité de Hull, et les travaux ont recommencé comme sus-dit et ont été continués sans interruption jusqu'à ce jour.

PRISON DES HOMMES A MONTRÉAL.

Il a été fait des réparations absolument urgentes à la couverture de cet édifice, ainsi que d'autres travaux d'entretien indispensables.

Les murs d'enceinte ont été rejointoyés et l'ancien chaperon en bois qui était devenu tout à fait défectueux, a été renouvelé.

La maçonnerie du haut des murs a été démolie et reconstruite à neuf. Elle était complètement détériorée par l'eau qui s'infiltrait à travers l'ancien chaperon.

Ces travaux étaient devenus indispensables surtout pour la garde des prisonniers, qui pouvaient s'évader en escaladant les murs.

Il y a eu, en outre des travaux ci-dessus mentionnés, certaines améliorations de faites aux hangars, écuries, boutiques et ateliers des prisonniers, etc, lesquelles ont été exécutées par les prisonniers eux-mêmes, sous la direction du géôlier, M. Vallée.

Il en a été de même pour la chapelle.

Le poêle de cuisine a été renouvelé.

BUREAU DU GOUVERNEMENT

AU No 76 RUE ST-GABRIEL, MONTRÉAL.

Il a été fait certains travaux de réparations urgentes aux croisées de cet édifice, ainsi qu'à la couverture en métal, aux portes cochères, etc., à part quelques ouvrages ordinaires d'entretien.

Les murs, dont le crépis extérieur, sur deux faces de la bâtisse, était détérioré, ont été réparés complètement et le crépis en a été refait avec du ciment de Portland, dans toute l'étendue de ces façades.

Quelques autres menus travaux de peinture, de plomberie et autres, jugés indispensables, ont aussi été exécutés.

BUREAUX D'ENREGISTREMENT ET AUTRES

AU No 63 RUE ST-GABRIEL, MONTRÉAL.

Des réparations devenues nécessaires ont été exécutées à la couverture en métal, à la dalle et aux dallots ainsi qu'à l'appareil calorifère de cette maison.

Quelques autres travaux urgents, de moindre importance, ont aussi été exécutés à la plomberie, à la peinture et à l'ameublement.

MAISON No 7 RUE ST-JACQUES.

BUREAU DE LA POLICE PROVINCIALE.

La façade en brique de cette maison, sur la rue St-Jacques, a été réparée ainsi que celle donnant sur la cour, en arrière.

La plâtrerie, à l'intérieur, a aussi été réparée.

Quelques autres ouvrages de réparations et d'entretien ont été faits aux ouvertures, à l'ameublement, à la couverture et à la peinture.

ÉDIFICES DU PALAIS DE JUSTICE ET DES ÉCOLES NORMALES
JACQUES-CARTIER ET MCGILL, A MONTRÉAL.

Ces différents édifices du Gouvernement ayant été placés sous le contrôle d'architectes de Montréal, ceux-ci ont fait des rapports dont on trouvera la substance dans une autre partie de ce rapport général.

REMARQUES.

Il y a eu certains travaux mentionnés dans mon rapport de l'année dernière, comme étant à faire aux différents Palais de Justice et Prisons de la Province, mais qui n'ont pas été exécutés. Je crois cependant de mon devoir de les recommander de nouveau cette année.

L'inspection des voûtes des divers bureaux d'enregistrement a été continuée cette année par l'assistant-ingénieur, qui a fait des rapports au département sur chacune d'elles. Il en reste cependant encore quelques-unes qui n'ont pas été inspectées.

Le tout respectueusement soumis.

ELZ. CHAREST,

Ingénieur et directeur des travaux publics.

APPENDICE No 2.—ASSURANCES DU GOUVERNEMENT.

SECTION DE QUÉBEC.

	Date de l'expiration des polices.	Sur édifices.	Sur bibliothèque et ameublement.	Sur hangars et autres dépendances.	Totaux.	Primes par \$100 pour trois ans
		\$	\$	\$	\$	\$
L'édifice du Palais Législatif et des Départements publics.....	1er août 1894.....	380,000 00	120,000 00	.....	500,000 00	1 00
Le Palais de Justice de Québec.....	1er mai 1895.....	.....	1,000 00	.....	1,000 00	75
Le même édifice.....	5 mars 1893.....	100,000 00	.....	.....	100,000 00	75
L'École des Arts et Métiers, Québec.....	7 nov. 1893.....	8,000 00	1,500 00	.....	9,500 00	1 00
L'École Normale-Laval et école modèle annexe (département des Instituteurs) ancien Pensionnat de l'Université-Laval, Québec.....	1er mai 1895.....	.....	13,000 00	.....	13,000 00	75
L'École Normale-Laval et école modèle annexe (département des Instituteurs) chez les Ursulines, Québec.....	".....	.....	4,500 00	.....	4,500 00	75
Spencer Wood.....	".....	25,000 00	18,000 00	8,000 00	51,000 00	85
Prison commune de Québec.....	".....	25,000 00	6,000 00	1,500 00	32,500 00	1 50
Maison de l'assistant-géolier, prison de Québec.....	".....	1,200 00	.....	.....	1,200 00	1 25
Maison du jardinier, près la prison, Québec.....	".....	600 00	.....	.....	600 00	1 25
Maison Thompson.....	".....	600 00	.....	.....	600 00	1 25
Palais de Justice et prison, Beauce.....	".....	19,000 00	750 00	600 00	20,350 00	1 60
" " " " Bonaventure.....	".....	10,000 00	500 00	.....	10,500 00	1 60
" " " " Chicoutimi.....	".....	17,000 00	1,000 00	600 00	18,600 00	1 60
" " " " Percé (Gaspé).....	".....	10,000 00	1,000 00	.....	11,000 00	1 60
" " " " Iles de la Madeleine.....	".....	5,000 00	500 00	.....	5,500 00	1 60
" " " " Malbaie.....	".....	17,000 00	550 00	600 00	18,150 00	1 60
" " " " Montmagny.....	".....	17,000 00	1,300 00	600 00	18,900 00	1 60
" " " " Fraserville.....	".....	25,000 00	1,500 00	600 00	27,100 00	1 60
" " " " Rimouski.....	".....	19,000 00	1,000 00	600 00	20,600 00	1 60
" " " " Bonaventure.....	".....	2,500 00	.....	.....	2,500 00	95
Maison du gâtelier, Percé (Gaspé).....	".....	2,500 00	.....	.....	2,500 00	95
					869,600 00	

ASSURANCES DU GOUVERNEMENT. — (Suite).

SECTION DE MONTRÉAL.

	Date de l'expiration des polices.	Sur édifices.	Sur bibliothèque et ameublement.	Sur hangars et autres dépendances.	Totaux.	Primes par \$100 pour trois ans.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Palais de Justice, en voie d'agrandissement et de restauration, Montréal	1 ^{er} mai 1895.....	140,000 00	37,000 00	.....	177,000 00	80
Même édifice.....	1 ^{er} déc. 1894.....	150,000 00	.....	.....	150,000 00	80
Même édifice.....	6 mars 1895.....	10,000 00	.....	.....	10,000 00	80
Prison des hommes et dépendances, Montréal	1 ^{er} mai 1895	40,000 00	4,700 00	.....	44,700 00	1 55
Ancien Hôtel du Gouvernement, rue Notre-Dame, aile et dépendances, Montréal.....	" "	12,000 00	6,000 00	.....	18,000 00	85
Université Laval, Place Jacques-Cartier et rue Notre-Dame, et dépendances, Montréal.....	" "	8,000 00	.....	.....	8,000 00	75
Ecole Normale McGill, allongé et école modèle annexe, Montréal.....	" "	45,000 00	5,000 00	.....	50,000 00	75
Ecole Normale McGill, maison pour ateliers et classes techniques, Montréal.....	" "	800 00	.....	.....	800 00	75
Ecole des Arts et Bureau de Police, ancienne église St-Gabriel, et dépendances, Montréal	" "	1,000 00	200 00	.....	1,200 00	75
Maison No 63, rue St-Gabriel, ailes et voûtes des bureaux d'enregistrement, Montréal.....	" "	8,000 00	200 00	.....	8,200 00	75
Maison No 76, rue St-Gabriel, et dépendances, Montréal.....	" "	20,000 00	3,500 00	.....	23,500 00	75
Ecole Normale Jacques-Cartier, nouvelle annexe et dépendances, Montréal	" "	70,000 00	30,000 00	.....	100,000 00	75
Nouvelle annexe du même édifice	9 sept. 1893	6,000 00	.....	.....	6,000 00	85
Maison occupée par un hôtelier, coin de la rue Notre-Dame et de la Place Jacques-Cartier.....	1 ^{er} mai 1895.....	2,000 00	.....	.....	2,000 00	2 62½
" " " "	" "	17,000 00	500 00	.....	17,500 00	1 60
" " " "	" "	23,500 00	1,000 00	600 00	25,100 00	1 60
" " " "	" "	21,500 00	1,900 00	600 00	24,000 00	1 60
" " " "	" "	21,500 00	1,200 00	600 00	23,300 00	1 60
" " " "	" "	17,000 00	750 00	600 00	18,350 00	1 60
" " " "	" "	17,000 00	900 00	600 00	18,500 00	1 60
Les 25 bâtiments des expositions, près Montréal.....	12 oct. 1893	147,000 00	.....	.....	147,000 00	2 35
La Cour et prison de Bryson.....	1 ^{er} mai 1893.....	25,000 00	.....	.....	25,000 00	1 00
					898,150 00	

ASSURANCES DU GOUVERNEMENT. — (Suite).

SECTION DES TROIS-RIVIÈRES

	Date de l'expiration des polices.	Sur édifices.	Sur bibliothèque et ameublement.	Sur hangars et autres dépendances.	Totaux.	Primes par \$100 pour trois ans.
		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Palais de Justice, Trois-Rivières	1er mai 1895	19 500 00	1,300 00	.....	20,800 00	1 10
Prison des Trois-Rivières	" "	9,500 00	300 00	600 00	10,400 00	1 60
Palais de Justice, Sherbrooke	" "	15,000 00	800 00	.....	15,800 00	1 10
Même édifice	30 oct. 1895	2,000 00	.....	.....	2,000 00	variable.
Prison	1er mai 1895	10,000 00	1,000 00	.....	11,000 00	1 60
Palais de Justice et Prison, Sorel	" "	21,500 00	1,000 00	600 00	23,100 00	1 60
" " Arthabaska	" "	19,000 00	1,500 00	600 00	21,100 00	1 60
" " Joliette	" "	17,000 00	700 00	600 00	18,300 00	1 60
					122,500 00	

RÉCAPITULATION.

Montant des assurances de la section de Québec.....	\$ 869,600 00
" " Montréal	898,150 00
" " Trois-Rivières.....	122,500 00
Grand total.....	<u>1,890 250 00</u>

ERNEST GAGNON,

Secrétaire du Département des Travaux Publics.

APPENDICE N^o 3.

CHEMINS DE FER.

Bureau des chemins de fer de la Province de Québec.

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, depuis le 1er décembre 1891 jusqu'au 1er 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 jusqu'au 1er de novembre 1892 ; 4o les sommes payées jusqu'à cette dernière date en acquittement de partie, ou de la totalité des subventions octroyées ; et 5o les balances qui restent encore dues à certaines compagnies de chemins de fer à venir au 1er de novembre courant.

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 au ci-devant chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, ainsi que les dépenses d'inspections de chemins 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 1er de juillet 1867,—date de l'établissement de la Confédération Canadienne,—jusqu'à ce jour.

Dans le but de connaître dans quelle mesure les diverses Cies de chemins de fer, qui avaient jusqu'alors reçu des subventions de la Législature de Québec, avaient rempli les obligations auxquelles elles étaient tenues tant en vertu de leur charte respective qu'aux termes des statuts leur accordant ces subventions, et quelle quantité de travaux elles avaient fait exécuter, et entendaient compléter sur leurs lignes dans le cours de l'année 1891 et jusqu'aux 30 juin 1892 et 1893, respectivement, vous m'avez donné instructions d'adresser aux présidents ou gérants de ces compagnies des lettres-circulaires en vue d'être renseigné sur ces différents points importants. Vous avez en même temps notifié ces compagnies d'avoir à se conformer strictement aux prescriptions statutaires pour être en droit de demander au gouvernement le paiement des subventions qui leur avaient été respectivement octroyées sous certaines conditions à remplir. Vous trouverez copies de ces circulaires à la suite des divers tableaux annexés à ce rapport.

La plupart des compagnies ainsi notifiées vous ont transmis des réponses contenant une foule de renseignements propres à vous former une idée distincte des obligations éventuelles de la province à l'égard des compagnies subventionnées, et sur le quantum des travaux qu'elles avaient exécutés jusqu'alors, ou qu'elles se proposaient d'achever dans un temps plus ou moins rapproché.

J'ai l'honneur d'être,

M. 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.**

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, où les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.	SUBVENTIONS	
				Proportion sur la balance devenue caduque de la subvention accordée à la 1ère Cie de chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.	
				\$	cts.
Arthabaska & 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	.....	.....
Baies des Chaleurs :—(pont sur la grande rivière Cascapédiac).....	54 Vict., ch. 88, par. i.....	.....	.....	.....	.....
Basses-Laurentides :—(traversant la rivière St-Maurice, près des Grandes Piles, et passant à travers les paroisses de Ste-Flore, Shawenegan et St-Etienne, jusqu'à Trois-Rivières).....	54 Vict., ch. 88, par. k.....	5,000 00	33	.....	.....
Jonction de Beauharnois :—(maintenant exploité par la Cie du Grand Tronc).....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 3...	5,000 00	20	.....	.....
	A reporter.....	.....	293	.....	.....

* Partie de ce montant(—savoir : \$270,000 00) a été répartie sur les chemins de fer ci-chemin connue sous le nom de "Lévis et Kenebec," et le Sud-Est, ainsi qu'entré dans la

CHEMINS DE FER.

TABLEAU A.

gnés; 2o des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1892; et 3o des montants
EN ARGENT.

Total de la subvention.	No de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er décembre 1891.	Montants payés depuis le 1er décembre 1891 jusqu'au 1er novembre 1892.	Total des montants payés au 1er novembre 1892.	Proportion de la subvention devenue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complètes.	Balance restant à payer sur la subvention, quand elle sera due.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
192,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	192,000 00
720,000 00	.....	12,840 95 (frais d'explorations.)	.....	12,840 95	707,159 05	
50,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	50,000 00
165,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	165,000 00
100,000 00	19, $\frac{18}{100}$	95,610 00	.....	95,610 00	4,390 00	
\$1,227,000 00	19, $\frac{18}{100}$	\$108,450 95	.....	\$108,450 95	\$711,549 05	\$407,000 00

après désignés: l'International, le Québec Central—(originaire),—et la section de ce dernier 3e colonne 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 de chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
		\$ cts.		\$ cts.
	Montants rapportés.....	.....	293	.....
Jonction de Beauharnois :— (pont sur la rivière Châteauguay),—maintenant exploité par la Cie le Grand Tronc	51-52 Vict., chap. 91, sect. 3...			
Canada Atlantique :—(pour ponts depuis le "Côteau-Landing" jusqu'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 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 Yamaska à "Doucet's Landing")	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),—maintenant exploité par le "Maine Central".....	54 Vict., ch. 88, par. l.....	3,000 00	18	
International :—(chemin de fer Canadien du Pacifique,—ligne courte).....	37&38 Vic., 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 novembre 1892; et 3o des montants

EN ARGENT.

Total de la subvention.	No de milles actuellement cons-truits.	Montants payés au 1er dé-cembre 1891.	Montants payés depuis le 1er décembre 1891 jusqu'au 1er novembre 1892.	Total des montants payés au 1er novembre 1892.	Proportion de la subvention de-venue caduque par laps d'-temps, ou par nombre de milles en moins de complétés.	Balance à payer sur la subven-tion, quand elle sera due.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1,227,000 00	19. $\frac{13}{100}$	108,450 95	.....	108,450 95	711,549 05	407,000 00
50,000 00	.....	50,000 00	.....	50,000 00	.....
200,000 00	.....	185,000 00	.....	185,000 00	.....	15,000 00
156,000 00	38. $\frac{93}{100}$	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. $\frac{86}{100}$	50,532 75	166 50*	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	.....
<u>\$2,241,800 00</u>	<u>168. $\frac{97}{100}$</u>	<u>\$1,081,244 50</u>	<u>\$166 50</u>	<u>\$1,081,411 00</u>	<u>\$711,604 05</u>	<u>\$524,100 75</u>

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.	Quantité par mille.		Proportion sur la balance de-venue cacuqué de la sub-vention accordée à la 1ère Cie de chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.	
		Total du nombre de milles subventionnés.	Proportion sur la balance de-venue cacuqué de la sub-vention accordée à la 1ère Cie de chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.		
	Montants rapportés.....	\$	cts.	\$ cts.	
				470 75,315 80	
(exploités par la Cie du Pacifique Canadien.)	Colonisation du Lac Témiscamingue.....	51-52 Vic., chap. 91, sect. 11, }	3,200 00	{ 17 15
	do do	53 Vict., chap. 101, sect. 4,.. }		
	do do	54 Vict., ch. 88, par. t.....	1,800 00	32 } 18 }
	do do do	5,000 00	
Vallée de Missisquoi....	{ 37&38 V., chaps. 2, sects 1&4, }	2,500 00	56	(réduits) à
	{ 45 Vic., ch. 23, sect. 1, par. q. }			
	—(maintenant le chemin de fer de la Montagne d'Orford, sur une longueur de 38½ milles, à distraire des 56 milles entrés à l'item plus haut dans la 2ième colonne).....	52 Vict., chap. 86, sect. 3.....	2,500 00		38 ⁵⁰ / ₁₀₀
do	54 Vict., ch. 88, par. c. c.....	1,500 00	38½	.....
Jonction de Montréal et Lac Champlain :— (maintenant une section du chemin de fer le Grand Tronc).....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 2.....			(pour compléter travaux, etc.)	
Lachine & Hochelaga :—(depuis un point dans la paroisse St-Laurent jusqu'aux quais à Hochelaga).....	54 Vict., ch. 88, par. m.....	3,200 00	15	.....
Montréal et Lac Maskinongé :—(entre St-Félix de Valois et St-Gabriel de Brandon)	{ 49-50 Vict., chap. 77, sec. 7, }	5,000 00	13	.....
	{ 51-52 Vic., ch 91 sec. 3, par. b. }			.....
A reporter			674 ⁵⁰ / ₁₀₀	\$75,315 80	

TABLEAU A.—(Suite.)

gnés ; 2o des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1892 : et 3o des montants
EN ARGENT.—(Suite.)

Total de la subvention.	No de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er décembre 1891.	Montants payés depuis le 1er décembre 1891 jusqu'au 1er novembre 1892.	Total des montants payés au 1er novembre 1892.	Proportion de la subvention devenue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés.	Balance restant à payer sur la subvention, quand elle sera due.
\$ cts		\$ cts.	\$ cis.	\$ cts.	\$ cts	\$ cts.
2,241,800 00	168. ²⁷ / ₁₀₀	1,081,244 50	166 50	1,081,411 00	711,604 05	524,100 75
54,400 00	17	45,800 00	.....	45,800 00	.....	8,600 00
48,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	48,000 00
147,600 00	.....	.....	.....	.....	.....	147,600 00
140,000 00	10. ¹⁰ / ₁₀₀	43,842 50	.....	.....	.....	.....
.....	10	.....	39,484 80	83,327 30	56,672 70	.....
57,750 00	.....	.....	.....	.....	.....	57,750 00
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	.....	.....
\$2,952,550 00	219.²⁷/₁₀₀	\$1,385,887 00	\$39,651 30	\$1,425,538 30	\$711,604 05	\$890,723 45

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 laière Cie de chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
		\$	cts			$	cts.
	Montants rapportés ..			674. ⁵⁰ / ₁₀₀	\$ 75,315 80
Montréal & Laurentides :— (maintenant une section du Pacifique Canadien)..	{ 37 Vic., ch. 2, & 40 Vic, ch. 3, 38 Vict., chap. 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 Vic.,c. 91, sec. 6, prs 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.....	{ 49-50 Vict., chap. 77, sec. 4.. } 51-52 Vict., chap. 91, sec. 5.. }	5,000	00	70	.....
The " Montreal Bridge Co." : —(explorations pour construire un pont sur le St-Laurent, près de Montreal)..	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 1892; et 3o des montants
EN ARGENT.

Total de la subvention.	No de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er décembre 1891.		Total des montants payés au 1er novembre 1892.	Proportion de la subvention de vente caduque par laps de temps ou par nombre de milles en moins de complétés.	Balance restant à payer sur la subvention, quand elle sera due.
		\$	cts.				$	cts.
\$ 2,952,550 00	219. ⁹⁷ / ₁₀₀	\$ 1,385,887 00	\$ 39,651 30	\$ 1,425,538 30	\$ 711,604 05	\$ 890,723 45
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	.....	145,855 00
350,000 00	30, 90	77,670 00	147,330 00	225,000 00	.....	125,000 00
10,000 00	.....	.....	2,449 96	2,449 96	.....	7,550 04
\$3,917,050 00	367. ⁷³/₁₀₀	\$1,867,179 00	\$193,576 26	\$2,060,755 26	\$712,482 05	\$1,219,128 49

TABLEAU A.—(Suite.)

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

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 de chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
		\$	cts.		
	Montants rapportés.....			862. ⁵⁰ / ₁₀₀	\$ 75,315 80
Massawippi, — (jonction de la: — entre Magog et Coaticook)	54 Vict., ch. 88, par. m. m.....	3,200	00	25	.....
Ottawa et Vallée de la Gatineau:—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.....	44-45 Vict., chap. 2, sec. 19... } 51-52 Vict., ch.91,sec.4,par.a. }	6,000	00	95	.....
Philipsburg:—(jonction et des Carrières de—, section du chemin de fer de jonction du St-Laurent et Lac Champlain,—réseau du Sud-Est faisant partie du chemin de fer Canadien du Paci-fique).....	54 Vict., ch. 88, par. j.j.	4,000	00	6½	.....
“Quebec & Boston Air Line”: (depuis “Lime Ridge,” comté de Wolfe, jusqu’à Lévis, en passant par les comtes de Wolfe, Mégan-tic,—Canton de Leeds,—Lotbinière et Lévis).....	54 Vict., ch- 88, par. x.	3,000	00	100	.....
Québec Central:—(Ori-ginaire).....	37 & 38 Vic., 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 novembre 1892 ; et 3o des montants
EN ARGENT.—(Suite.)

Total de la subvention.	No de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er décembre 1891.	Montants payés depuis le 1er décembre 1891 jusqu'au 1er novembre 1892.	Total des montants payés au 1er novembre 1892.	Proportion de la subvention devenue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés.	Balance restant à payer sur la subvention, quand elle sera due.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
3,917,050 00	367 ⁷³ / ₁₀₀	1,867,179 00	193,576 26	2,060,755 26	712,482 05	1,219,128 49
80,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	80,000 00
319,982 00	30	206,440 00	51,610 00	258,050 00	.....	61,932 00
570,000 00	71	426,000 00	.....	426,000 00	.....	144,000 00
25,720 00	.....	.....	.....	.....	.....	25,720 00
300,000 00	.....	7,500 00	.....	7,500 00	.....	292,500 00
400,000 00	99 ⁵⁰² / ₅₂₈	473,750 79	.....	473,750 79	143 96	
\$5,612,752 00	568³⁴/₁₀₀	\$2,980,869 79	\$245,186 26	\$3,226,056 05	\$712,626 01	\$1,823,280 49

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 (ie 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 Chau- dière et la station de Tring, et un point à, ou près du lac Mégantic).	37 & 38 Vic., chaps 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., ch. 86, sect. 1..... 53 Vict., ch. 101, sect. 8,..... 54 Vict., ch. 88, sect. 4.....	2,250 00	52	.....
Québec Central :—entre St- François et St-George-de- Beauce.....	52 Vict., ch. 81, sect. 1,..... 53 Vict., ch. 101, sect. 8,..... 54 Vict., chaps 1 & 88, cé- dule B et sect. 4.....	.....	10	.....
Quebec :—(De la frontière de)	37 & 38 Vict., chaps 2.....	2,500 00	.....	.....
Quebec & Lac St-Jean.....	37 Vict., chap. 2, sect. 1,..... 38 Vict., chap. 2, sect. 1,..... 45 Vict., ch. 23, sect. 1, par.a }	5,000 00	170	.....
Quebec & Lac St-Jean :—(de la Pointe aux Tremblés à Métabetchouan).....	51-52 Vict., ch. 91, sect 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, sect.1, par. c	5,000 00	12	.....
	A reporter.....		1,599 ²⁵ / ₁₀₀	\$213,157 90

* Cette balance doit être appliquée et payée sur les 52 milles de la nouvelle ligne à et la station de Tring, jusqu'à un point sur le chemin de fer International, à, ou près du

(a) Cette balance a été transférée et répartie sur les premiers 47 milles de la section ci-après

TABLEAU A.—(Suite.)

gnés; 20 des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1892; et 30 des montants
EN ARGENT.—(Suite.)

Total de la subvention.	No de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er décembre 1891.	Montants payés depuis le 1er décembre 1891 jusqu'au 1er novembre 1892.	Total des montants payés au 1er novembre 1892.	Proportion de la subvention devenue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés.	Balance restant à payer sur la subvention, quand elle sera due.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
5,612,752 00	568 $\frac{24}{100}$	2,980,860 79	245,186 26	3,226,056 05	712,626 01	1,823,280 49
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	53,508 00	6,492 00	60,000 00	.....	.....
\$7,123,279 00	818 $\frac{81}{100}$	\$4,250,614 79	\$251,678 26	\$4,502,293 05	\$712,626 01	\$2,090,067 84

construire depuis un point, à ou près de la jonction de Beauce, entre la rivière Chaudière Lac Megantic.

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.	Acte 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 de 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 & Charlevoix	51-52 Vict., ch. 91, sec. 6, par. q.	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., ch. 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

* Cette balance est réduite à celle de \$40,111.24 vu la réduction,—convenue avec la dangereux à ériger) sur la rivière Métabetchouan.

(a) Y compris les \$31,450 de balance restant sur la subvention ci-haut entrée pour la section

TABLEAU A.—(Suite.)

gnés; 2o des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1892; et 3o des montants
EN ARGENT.—(Suite.)

Total de la subvention.	No de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er décembre 1891.	Montants payés depuis le 1er décembre 1891 jusqu'au 1er novembre 1892.	Total des montants payés au 1er novembre 1892.	Proportion de la subvention de-venue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés.	Balance restant à payer sur la subvention, quand elle sera due.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
7,123,279 00	881. $\frac{51}{100}$	4,250,614 79	251,678 26	4,502,293 05	712,626 01	2,090,067 84
330,000 00	.....	.....	4,941 00	4,941 00	.....	356,509 00(a,
150,000 00	.....	29295 11	58,093,65	97,383 76	.....	52,611 24*
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	.....	.....	.....	.....	.....	240,000 00
43,000 00	43	43,000 00	.....	43,000 00	.....	.....
\$8,036,279 00	881. $\frac{51}{100}$	\$4,432,909 90	\$324,721 91	\$4,757,622 81	712,626 01	\$2,779,188 08

Cie—de \$12,500.00 par le fait de la non-construction d'un pont combiné (difficile et même entre la Pointe-aux-Trembles et Métabetchouan.

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 de chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
		\$ cts.	\$ cts	\$ cts
	Montants rapportés.....		1,798,250	213,157 90
Sud-Est : — (de Sorel à la jonction de Sutton) :— maintenant une section du chemin de fer du Pacifique 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 : — (Embranchement du ci-devant chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal.) — faisant maintenant partie du chemin de fer du Pacifique Canadien—.....	37 Vict., chap. 2..... } 38 Vict., chap. 2, sect. 1..... }	4,000 00	18	.....
St-Laurent & Lac Champlain :—(maintenant une section du chemin de fer Pacifique Canadien),.....	37 & 38 Vic., 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).. ..	54 Vict., ch. 88, par. a.....	3,200 00	22	.....
	A reporter.....		2,014 75	\$270,000 00

* Cette balance a été revotée en faveur du chemin de fer ci-haut entré des

TABLEAU A.—(Suite.)

gnés; 2o des sommes payées jusqu'au 1er Novembre 1892; et 3o des montants
EN ARGENT.—(Suite.)

Total de la subvention.	No de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er décembre 1891.	Montants payés depuis le 1er décembre 1891 jusqu'au 1er novembre 1892.	Total des montants payés au 1er novembre 1892.	Proportion de la subvention devenue caduque par laps de temps ou par nombre de milles en moins de complétés.	Balance restant à payer sur la subvention, quand elle sera due.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
8,036,279 90	881. $\frac{31}{100}$	4,432,909 90	324,721 91	4,757,622 81	712,626 01	2,779,188 08
377,500 00	96	434,342 10	.....	434,342 10	.....
19,665 00	11 $\frac{1}{2}$	19,665 00	.....	19,665 00	.....
72,000 00	.....	3,150 00 (explorations)	.....	3,150 00	68,850 00	
276,000 00	62. $\frac{57}{100}$	250,280 00	.....	250,280 00	25,720 00	
70,400 00	20. $\frac{33}{100}$	.....	65,216 00	65,216 00	5,184 00	.....
\$8,851,844 00	1072. $\frac{26}{100}$	\$5,140,347 00	\$389,928 91	\$5,530,275 91	\$812,380 01	\$2,779,188 08

carrières de Philipsburg.

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 de chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.	
		\$ cts.	2014, ^{7,5} / ₁₀₀	\$ cts.
	Montants rapportés .....	.....	2014, ^{7,5} / ₁₀₀	270,000 00
Vaudreuil & Prescott,—maintenant le Montréal & Ottawa :—(pont sur la rivière La Graisse à Rigaud).....	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, ^{7,5} / ₁₀₀	\$270,000 00

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, }

Bureau des Chemins de Fer. }

Québec, le 1er novembre, 1892. }

TABLEAU A.—(Suite.)

gnés ; 2o des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1892 ; et 3o des montants
EN ARGENT.—(Suite.)

Total de la subvention.	No de milles actuellement cons- truits.	Montants payés au 1er décem- bre 1891.	Montants payés depuis le 1er décembre 1891 jusqu'au 1er novembre 1892.	Total des montants payés au 1er novembre 1892.	Proportion de la subvention devenue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés.	Balance restant à payer sur la subvention, quand elle sera due.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
8,851,844 00	11072. ²⁶ / ₁₀₀	5,140,347 00	389,928 91	5,530,275 91	812,380 01	2,779,188 08
37,500 00	.....	14,940 00	9,770 00	24,710 00	.....	12,790 00
172,000 00	43	172,000 00	.....	172,000 00	.....
\$9,061,344 00	1115. ²⁶ / ₁₀₀	\$5,327,287 00	\$399,698 91	\$5,726,985 91	\$812,380 01	\$2,791,978 08

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. 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.
Baie des Chaleurs:—de Metapédia à Paspé- biac—	{ 45 Vict., ch. 23, s. 1, p. b. } { 51-52 Vict., ch. 91, s. 12. }	100	10,000	1,000,000	14 août 1886
—do—(pour compléter 80 milles sur la section ci-dessus de 100 milles, et pour payer dettes privilegiées en souf- france)	54 Vict., ch. 88, par. j.....	.....	.....	800,000	23 avril 1891
Baie des Chaleurs:—(de f Paspébiac à Gaspé.)—	{ 45 Vict., ch. 23, s. 1, p. b. } { 51-52 Vict., ch. 91, s. 12. }	80	10,000	800,000	14 août 1886
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 janv. 1891
—do — (section entre "Carmel Hill" et Vic- torieville).....	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 janv. 1889
Grand Nord —(de St- Jerôme à New-Glas- gow).....	{ 45 Vict., ch. 23, s. 1, p. h. } { 54 Vict., ch. 88, par. g. }	8	10,000	80,000	19 juin 1888, 9 fev. 1891
Grand Nord:—(de New- Glasgow à Ste-Ju- lienne).....	{ 49-50 Vict., ch 77,s.8.p.1, } { 54 Vict., ch. 88, par. g. }	13	10,000	130,000	16 juil. 1888, 9 fev. 1891
Grand Nord:—(de Ste- Julienne à Mont- calm).....	{ 51-52 Vict., ch 91,s.8,p.c. } { 54 Vict., ch. 88, par. g. }	7	10,000	70,000	9 fév. 1891
A reporter		278	.....	3,480,000	.....

TABLEAU B.

gnés; 2o des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1892; et 3o des montants
EN TERRES.

Montant des 1ers 35 cts par acre, payable lorsque la sub- vention est due.		No de milles actuellement cons- truits.	Montants payés au 1er dé- cembre 1891.		Montants payés depuis le 1er décembre 1891 jusqu'au 1er novembre 1892.		Total des montants payés jus- qu'au 1er novembre 1892.	Proportion de la subvention de- venue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés.	Balance à payer quand elle sera due.	Balance des subventions con- verties.—(2d paiement de 35 cts par acre.)—payable lors de la vente des terres.				
\$	cts.		\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.	\$	cts.				
350,000	60	70	230,000	00	.....	.....	230,000	00	120,000	00	70,800	00
280,000	00	.....	216,500.	.....	.....	.....	216,500	00	63,500	00	280,000	00
280,000	00	.....	140,000	00	.....	.....	140,000	00	140,000	00	560,000	00
94,500	06	27	94,500	00	.....	.....	94,500	00	.....	.....	94,500	00
.....		
35,000	00	19. $\frac{13}{100}$	33,463	50	.....	.....	33,463	50	1,536	50	33,463	50
28,000	00	8	28,000	00	.....	.....	28,000	00	.....	.....	28,000	00
45,500	00	10	35,000	00	.....	.....	35,000	00	.....	.....	45,500	00
24,500	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,500	00	24,500	00
1,137,500	00	134. $\frac{13}{100}$	777,463	50	777,463	50	1,536	50	358,500	00	1,135,963	50

TABLEAU B.—(Suite.)

ETAT: 1o des subventions en terres 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.	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.		
	Mo- tants rapportés.....	278	.....	3,480,000	.....	
Grand Nord :—(jonc- tion de St-André à Lachute).....	45 Vict., ch. 23, s. 1, p. g, } 49-50 Vic., ch. 77, sec. 6, } 53 Vict., ch. 101, sec. 3, } 54 Vict., ch. 88, par. g. }	7	10,000	70,000	9 fév. 1891		
		—do— (de Mont- calm jusqu'à un point entre la ville de Joliette et St-Felix de Valois).....	54 Vict., ch. 88, par. g.....	5	10 000	50,000	9 fév. 1891
		Hereford.....	{ 45 Vict., ch. 23, s. 1, p. a. } 51-52 V., ch. 91, s. 9& 10. }	35	4,000	140,000	2 août 1888
		Lac Temiscamingue — (colonisation du :).....	54 Vict., ch. 88, par. t.....	50	5,000	250,000	Pas de con- version en argent.
Lac St François, — che- min de fer et de na- vigation du :— (entre la station " Disraëli" et la station " Black Lake, " à travers le canton de Price, jus- qu'au bord du Lac St-François, etc).....	54 Vict., ch. 88, par. u.....	20	10,000	200,000	8 juillet 1892.		
L'Assomption.....	49-50 Vict., ch. 77, sec. 9..	3½	3,000	10,500	7 janv. 1887.		
Lotbinière & Mégantic —(entre un point situé à ou près de l'église de la paroisse de St- Jean — Deschaillons, comte de Lotbinière, et un autre point si- tué à ou près de " Glen Lloyd, " com- té de Mégantic).....	54 Vict., ch. 88, par. d. d.	25	10,000	250,000	5 février 1892		
	A reporter	423½	.....	4,450,500	.....	

TABLEAU B.—(Suite.)

gnés; 2o des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1892; et 3o des montants
EN TERRES.—(Suite.)

Montant des lers 35 cts par acre, payable lorsque la sub- vention est due.	No de milles actuellement cons- truits.	Montants payés au 1er dé- cembre 1891.	Montants payés depuis le 1er décembre 1891 jusqu'au 1er novembre 1892.	Total des montants payés jus- qu'au 1er novembre 1892.	Proportion de la subvention de- venue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés.	Balance à payer quand elle sera due.	Balance des subventions con- verties—(3d paiement de 35 cts par acre.)— payable lors de la vente des terres.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
1,137,500 00	134. ¹⁸ / ₁₀₀	777,463 50	.....	777,463 50	1,536 50	358,500 00	1,135,963 50
24,500 00	6. ⁷⁴ / ₁₀₀	525 00	23,065 00	23,590 00	910 00	.....	23,590 00
17,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	17,500 00	17,500 00
49,000 00	35	49,000 00	.....	49,000 00	.....	.....	49,000 00
70,000 00	.....	.....	1,443 75	1,443 75	.....	68,556 25	70,000 00
3,675 00	3 ¹ / ₂	3,675 00	.....	3,675 00	.....	.....	3,675 00
87,500 00	.....	.....	2,875 00	2,875 00	.....	84,625 00	87,500 00
1,389,675 00	79. ³⁷ / ₁₀₀	\$830,663 50	\$27,383 75	\$858,047 25	2,446 50	\$529,181 25	1,387,228 50

TABLEAU B.—(Suite.)

ETAT: 1o des subventions en terres 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.	No de milles donnant droit à une subvention	Nombre d'acres par mille.	Contenance totale en acres.	Date de la conversion en argent, à 70 cts l'acre.
	Montants rapportés	423½	.....	1,450,500	.....
3 X 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 Maskinonge :—(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. b. }	13	5,000	65,000	16 juil. 1888
Joliette & St-Jean de Matha :—(entre St-Félix de Valois et St-Jean de Matha)...	{ 49-50 Vict., ch. 77, s. 7, } 51-52 Vict., ch. 91, s. 3, p. c. } 54 Vict., ch. 88, par. n.... }	8	10 000	80,000	27 juin 1891
Montréal & Occidental.....	{ 49-50 Vict., ch. 77, s. 4, } 51-52 Vict., ch. 91, s. 5, }	70	5,000	350,000	28 mai 1892
Montfort,—de colonisation de :—(entre Laehute, passant à St-Jérôme, ou à St-Sauveur, ou près, jusqu'à Montfort, canton de Wentworth)	{ 45 Vict., ch. 23, clause } 1, par. t..... } 54 Vic., ch. 88, par. g. g. }	21	10,000	210,000	6 juillet 1891
Napierville, — jonction de :—(passant à travers les paroisses de St-Cyprien, St-Edouard et, St-Remi).....	54 Vic., ch. 88, par. o.....	15	10,000	150,000	Pas de conversion en argent.
	A reporter	580½	.....	5,605,500	.....

TABLEAU B.—(Suite.)

gnés; 2o des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1892; et 3o des montants
EN TERRES.—(Suite.)

Montant des lers 35cts par acre, payable lorsque la subvention est due.	No de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er décembre 1891.	Montants payés depuis le 1er décembre 1891 jusqu'au 1er novembre 1892.	Total des montants payés jusqu'au 1er novembre 1892.	Proportion de la subvention devenue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complètes.	Balance à payer quand elle sera due.	Balance des subventions converties—(2d paiement de 35 cts par acre.)—payable lors de la vente des terres.
\$ cts		\$ cts	\$ cts	\$ cts		\$ cts	\$ cts
1,389,675 00	179. ⁸⁷ / ₁₀₀	830,663 50	27,383 75	858,047 25	2,446 50	529,181 25	1,387,228 50
22,750 00	13	22,750 00	.....	22,750 00	.....	.....	22,750 00
28,000 00	.....	600 00	.....	600 00	.....	27,400 00	28,000 00
122,500 00	30. ⁹⁰ / ₁₀₀	.....	25,000 00	25,000 00	.....	97,500 00	122,500 00
73,500 00	.....	1575 00	.....	1,575 00	.....	71,925 00	73,500 00
.....
\$1,636,425 00	223. ²⁷ / ₁₀₀	\$855,588 50	\$52,383 75	\$907,972 25	2,446 50	\$726,006 25	1,633,978 50

TABLEAU B.—(Suite)

ÉTAT : 1o des subventions en terres accordées aux chemins de fer ci-après dés
restant à payer à cette dernière date. 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 argent, à 70 cts l'acre.
	Montants rapportés ...	580½	.....	5,605,500	.....
Ottawa :—(Colonisation d')	{ 45 Vic., ch. 23, s. 1, p. f. } { 53 Vict., ch. 102..... }	52	4,000	208,000	1917. Pas de conversion en argent.
Portage du Fort & Bristol :—(embranchement depuis un point, à ou près du village de Quio, et le village du Portage du Fort, en passant par les cantons de Onslow, Bristol et Clarendon)	54 Vic., ch. 88, par f. f.....	15	10,000	150,000	8 juillet 1892.
Pontiac et Renfrew :—(entre le site des mines de Bristol et un point de jonction avec le chemin de fer de Pontiac et Pacifique.)—...	54 Vic., ch. 88, par. 1.1.....	5	10,000	50,000	3 fév. 1891.
Québec Central :—(section de Levis & 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 Megantic.....	{ 52 Vict., ch. 86, s. 1, } { 53 Vict., ch. 101, s. 9, } { 54 Vict., ch. 88, s. 4..... }	52	2,250	117,000	Pas de conversion en argent
Québec & Lac St-Jean. {	{ 37 & 38 Vict., chs. 2, s. 1, } { 45 Vic., ch. 23, s. 1, p.a. }	170	5,000	850,000	14 août 1886
Québec & Lac St-Jean : { — Avances).	{ 47 Vict, ch. 70, sec. 3, } { 49-50 Vic., ch. 77, sec. 1 }	.....	.....	.....	.....
	A reporter	874.½	.....	6,980,500	.....

* Ces \$148,171.20 d'avance remboursées au gouvernement par cette Cie suivant l'arrangement conclu entre les parties intèrè

TABLEAU B.—(Suite.)

gnés; 2o des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1892; et 3o des montants
EN TERRES.—(Suite.)

Montant des 1ers 35 cts par acre, payable lorsque la sub- vention est due.	No de milles actuellement cons- truits.	Montants payés au 1er décem- bre 1891.	Montants payés depuis le 1er décembre 1891 jusqu'au 1er novembre 1892.	Total des montants payés jus- qu'au 1er novembre 1892.	Proportion de la subvention de- venue caduque par laps de temps ou par nombre de milles en moins de complétés.	Balance à payer quand elle sera due.	Balance des subventions con- verties—(2d paiement de 35c par acre.)—payable lors de la vente des terres.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.
1,636,425 00	223. ²⁷ / ₁₀₀	855,588 50	52,383 75	907,972 25	2,446 50	726,006 25	1,633,978 50
.....
52,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	52,500 00	52,500 00
17,500 00	5	17,500 00	.....	17,500 00	.....	.....	17,500 00
.....
297,500 00	170	297,500 00	.....	297,500 00	.....	.....	297,500 00
.....	.....	148,171 20*	.....	148,171 20*	.....	.....	.....
\$2,003,925 00	398. ²⁷ / ₁₀₀	\$1,318,759 70	\$52,383 75	\$1,371,143 45	\$2,446 50	\$778,506 25	2,001,478 50

ci-dessus entrees au débit du chemin de fer de Quebec & Lac St-Jean, doivent être
sées à ce sujet.

TABLEAU B.—(Suite.)

**ETAT: 1o des subventions en terres 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	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.
	Montants rapportés.....	874 ⁵⁰ / ₁₀₀	.....	6,980,500	.....
Québec et 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
Québec et Lac St-Jean : —(de la Pointe aux Trembles à Metabet- chouan)	{ 51-52 Vic., ch. 91, s. 1, p.b. 55-56 Vict. ch. 66	14	5,000	70,000	3 sept. 1888
— do — (extension depuis la station de la rivière à Pierre jus- qu'à La Tuque sur la rivière St-Maurice).....	54 Vic., ch. 88, par. r.....	45	10,000	450,000	8 avril 1891
Québec & Lac St-Jean : —(de la rivière Meta- betchouan à Chicouti- mi et la Ba edes Ha! H!)	{ 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
Québec Oriental :—(entre St-Anselme, comte de Dorchester, à tra- vers les comtes de Dorchester, Belle- chasse, Montmagny, l'Islet, Kamouraska et Témiscouata)	54 Vic., ch. 88, par. n. n...	100	10,000	1,000,000	Pas de con- version en argent.
Québec, Montmorency & Charlevoix.....	{ 45 Vict., ch. 23, s. 1, p.m. 51-52 Vic., ch. 91, s. 6, p.g.}	90	4,000	360,000	11 août 1887
	A reporter.....	1203 ⁵⁰ / ₁₀₀	.....	9,270,500	.....

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

TABLEAU B.—(Suite.)

gnés; 20 des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1892; et 30 des montants
EN TERRES.—(Suite.)

Montant des lers 35 cts par acre, payable lorsque la subvention est due.	No de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er dé- cembre 1891.	Montants payés depuis le 1er décembre 1891 jusqu'au 1er novembre 1892.	Total des montants payés jusqu'au 1er novembre 1892.	Proportion de la subvention de- venue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complètes.	Balance à payer quand elle sera due.	Balance des subventions con- verties—(2d paiement de 35 cts par acre.)— payable lors de la vente des terres.
\$ cts		\$ cts	\$ cts	\$ cts	\$ cts	\$ cts	\$ cts
2,003,925 00	398. ²⁷ / ₁₀₀	1,318,759 70	52,383 75	1,371,143 45	2446.50	778,506 25	2,001,478 50
49,000 00	13. ⁸⁶ / ₁₀₀	48,510 00	.....	48,510 00	490 00	.....	48,510 00
24,500 00	7. ⁷¹ / ₁₀₀	13,492 50	.....	13,492 50	.....	11,007 50	24,500 00
157,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	157,500 00	157,500 00
115,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	115,500 00 11,007 50	115,500 00
						126,507 50(a)	
— (explora- tions faites)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
126,000 00	20	28,000 00	.....	28,000 00	.....	98,000 00	126,000 00
\$2,476,425 00	439. ⁸⁴ / ₁₀₀	\$1,408,762 20	\$52,383 75	\$1,461,145 95	\$2936 50	\$1,160,513 75	2,473,488 50

entre la rivière Metabetchouan et Chicoutimi. (a) Vide * ci-dessus.

TABLEAU B — (Suite.)

ETAT: 1o des subventions en terres 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.	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.
	Montants rapportés	1203. ⁵⁰ / ₁₀₀		9,270,500	
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-Thomas Clarenceville, Henry- ville, Ste-Anne de Sa- brevois et St-Athanase).	54 Vic., ch. 88, par. e. e....	25	10,000	250,000	8 juillet 1892
St-Jacques de l'Achigan	49-50 Vic., ch. 77, s. 8, p. 2..	7	4,000	28,000	Pas de con- version en argent.
Saint-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. z	30	10,000	300,000	do
Basses - Laurentides ; — (entre la jonction de St-Tite et la station de la rivière à Pierre)	45 Vic., ch. 23, s. 1, p. d. } 53 Vic., ch. 101, s. 5..... }	60 (réduits à 39 en- viron.)	8,000	480,000	12 oct- 1886
— do — (section partant des Grandes Piles, ou près, et pas- sant à travers les pa- roisses de Ste-Flore, Shawenagan et St- Etienne jusqu'à Trois- Rivières)	54 Vic., ch. 88, par. k....	33	5,000	165,000	Pas de con- version en argent.
	A reporter.....	1337. ⁵⁰ / ₁₀₀		10,493,500	

TABLEAU B.—(Suite.)

gnés ; 2o des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1892 ; et 3o des montants EN TERRES.—(Suite.)

Montant des lers 35 cts par acre, payable lorsque la subvention est due.	No de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er décembre 1891.	Montants payés depuis le 1er décembre 1891 jusqu'au 1er novembre 1892.	Total des montants payés jusqu'au 1er novembre 1892.	Proportion de la subvention de venue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés.	Balance à payer quand elle sera due.	Balance des subventions converties—(2d paiement de 35 cts par acre.)—payable lors de la vente des terres.
\$ cts		\$ cts	\$ cts	\$ cts	\$ cts	\$ cts	\$ cts
2,476,425 00	439. $\frac{84}{100}$	1,408,762 20	52,383 75	1,461,145 95	2936 50	1,160,513 75	2,473,488 50
87,500 00	.....	.....	900 00	900 00	.....	86,600 00	87,500 00
.....
.....
168,000 00	38. $\frac{24}{100}$	134,909 10	33,090 90	168,000 00	.....	.....	168,000 00
.....
.....
\$2,731,925 00	478. $\frac{88}{100}$	\$1,543,671 30	\$86,374 65	\$1,630,045 95	\$2936 50	\$1,247,113 75	2,728,988 50

TABLEAU B.—(Suite.)

ETAT : 1o des subventions en terres 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.	No de milles donnant droit à une subvention.	Nombre d'acres par mille.	Contenance totale en acres.	Date de la conversion en argent, à 70 cts l'acre.
	Montants rapportés.....	1337 50	.....	10,493,500	.....
Saint-Laurent et Nord-Ouest.....	51-52 Vic., ch. 91, s. 6 p. e.	70	10,000	700,000	4 août 1888
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
Comtés-Unis.....	{ 51-52 Vic., ch. 91, s. 6, } 54 Vic., ch. 88, par. c.	60	10,000	600,000	{ 10 juin 1889 24 janv. 1891
Vaudreuil et Prescott— (maintenant le Mont- real et Ottawa, et ex- ploite par la Cie du Pacifique Canadien).	{ 51-52 Vic., ch. 91, s. 9, } 53 Vic., ch. 10, sec. 6.	30	10,000	300,000	29 janv. 1889
<i>4</i> Ottawa & Vallée de la Gatineau.....	{ 45 V., c. 23, s. 1., p. e, } 51-52 V., ch. 91, sec. 7.	75	6,000	450,000	31 déc. 1891
				<i>90000</i>	
	Totaux.....	1641 $\frac{50}{100}$	.....	13,233,500	.....

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, }
Bureau des Chemins de Fer. }
 Québec, 1er novembre, 1892. }

La conversion en argent n'a été faite que pour les premiers 40-milles, mais de fait cette
 la Y compris les \$42,000.00 du repoiement fait sur les deux premières sections de 10 milles

TABLEAU B.—(Suite.)

gnés ; 20 des sommes payées jusqu'au 1er novembre 1892 ; et 30 des montants
EN TERRES.—(Suite.)

Montant des lers 35 cts par acre, payable lorsque la subvention est due.	No de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er dé- cembre 1891.	Montants payés depuis le 1er décembre 1891 jusqu'au 1er novembre 1892.	Total des montants payés jusqu'au 1er novembre 1892.	Proportion de la subvention de- venue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés.	Balance à payer quand elle sera due.	Balance des subventions con- verties, — (2d paiement de 35 cts, par acre) — payable lors de la vente des terres.
\$ cts		\$ cts	\$ cts	\$ cts		\$ cts	\$ cts
2,731,925 00	478. ⁶⁸ / ₁₀₀	1,543,671 30	86,374 65	1,630,045 95	2936 50	1,247,113 75	2,728,988 50
245,000 00	.....	4,950 00 (explorations)	.....	4,950 00	.....	240,050 00	245,000 00
} 241,500 00	69	241,500 00	.....	241,500 00	.....	.....	241,500 00
} 210,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	210,000 00	210,000 00
105,000 00	23. ⁵⁰ / ₁₀₀	92,950 00	12,050 00	105,000 00	.....	.....	105,000 00
126,000 00*	30	.....	105,000 00(a)	105,000 00(a)	.....	21,000 00	126,000 00*
\$3,659,425 00	601. ¹⁸/₁₀₀	\$1,883,071 30	\$203,424 65	\$2,086,495 95	2936 50	\$1,718,163 75	3,656,488 50

E. MOREAU,

Directeur des Chemins de Fer.

~~conversion s'appliqu~~ au premier 60 milles.

des premiers 35 cts de la subvention en terres ci-contre, convertie en argent à 70 cts l'acre,

TABLEAU C.

ETAT indiquant : 1o les balances restées disponibles le 1er décembre 1891 sur les 30 juin 1891 et 1892, respectivement ; 2o les sommes reçues du Département au 30 juin 1892 ; et 3o les sommes payées par le Département des Travaux les autres crédits votés pour l'exercice de 1891-92, depuis le 1er décembre 1891 Montréal, Ottawa et Occidental, et aux inspections de chemins de fer.

AUTORITÉ.	OBJET.
53 Vict., chap. 1er, — (Item No 29 de la Cédule A.)	Différence due à la succession Legge.
53 Vict., chap. 1er, — (Item No 246 de la Cédule B.).....	Inspections de chemins de fer, etc.....
54 Vict., chap. 1er, — (Item No 37 de la Cédule A.).....	Règlement de comptes non-payés.....
54 Vict., chap. 1er, — (Item No 274 de la Cédule B.).....	Inspections de chemins de fer.....
54 Vict., chap. 1er, — (Item No 302 de la Cédule B.).....	Règlement de comptes non-payés.....
	Totaux

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,)

Bureau des Chemins de Fer.)

Québec, 1er novembre 1892.

TABLEAU C.

crédits votés par la Législature de Québec pour les exercices financiers expirant les
du Trésor, du 1er décembre 1891 au 30 juin 1892, sur les susdites balances de crédits,
Publics —(Bureau des Chemins de Fer) —sur les susdites balances de crédits et sur
jusqu'au 30 juin 1892, et ce, comme dépenses imputables au chemin de fer de Québec,

MONTANTS VOTÉS POUR 1890-91 :—		MONTANTS VOTÉS POUR 1891-92 :—		Balances en banque sur le total des crédits votés, au 1er dé- cembre 1891.	Montants reçus du Trésor du 1er décembre 1891 au 30 juin 1892.	Montants dépensés ou payés par le Bureau des chemins de fer du 1er décembre 1891 au 30 juin 1892.	Montants versés dans le Trésor sur les balances en banque ci-contre entrées.
Imputables au compte de construction.	Pour inspections de chemins de fer.	Imputables au compte de construction.	Pour inspections de chemins de fer.				
\$ c ts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1,000 00				1,000 00			1,000 00
	1,000 00			442 30		148 20	294 10
30,364 27				7,095 49		7,095 49	
			1,000 00		14 40	14 40	985 60
		6,956 25			6,700 93	6,900 93	255 32
\$ 31,364 27	1,000 00	6,956 25	1,000 00	8,537 79	6,715 33	13,959 02	2,535 02

E. MOREAU,

Directeur des Chemins de Fer.

TABLEAU D.

ETAT 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 Trésor, et ce, depuis le 1er de juillet jusqu'au 1er de novembre 1892, respective-
 et Occidental, et aux Inspections de chemins de fer.

AUTORITÉ.	OBJET.	Imputables au compte de cons- truction.	Pour inspections de chemins de fer.
		\$ cts.	\$ cts.
55-56 Vict., ch. 1er, (Item No 215 de la cédule B.).....	Inspections de chemins de fer, etc		1,000 00
55-56 Vict., ch. 1er, (Item No 228 de la cédule B.).....	Règlement de comptes non-payés.....	52,821 36	
	Totaux	\$ 52,821 36	\$ 1,000 00

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, }
Bureau des Chemins de fer. }
 Québec, 1er novembre 1892. }

TABLEAU D.

financier expirant le 30 juin 1893 ; 2o les sommes reçues du Trésor sur ces crédits ; chemins de fer)— en à-compte sur ces crédits ; et 4o les balances restées dans le ment, comme dépenses imputables au chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa

Montants reçus du Trésor sur les crédits ci-contre.	Montants dépensés ou payés pour construction, du 1er juillet au 1er novembre 1892.	Montants dépensés ou payés pour inspections de chemins de fer, etc., du 1er juillet au 1er novembre 1892.	Balances disponibles au Trésor sur les crédits ci-contre au 1er novembre 1892.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
810 96	810 96	189 04
.....	52,821 36
\$810 96	\$810 96	\$53,010 40

E. MOREAU,

Directeur des Chemins de fer.

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 1892.

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 Land- ding"	34.71	
De la jonction de St-Lambert jusqu'à "Rouse's Point" ..	43.00	
Embranchement de Ste-Martine : de St-Isidore à Hem- mingford	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 Paci- fique, au Sault-au-Récollet, jusqu'à Lachine	6.50	✓
	<u>448.40</u>	

RÉSEAU DU VERMONT CENTRAL.

Chemin de fer du Vermont Central : de St-Jean à la frontière du Vermont	26.00	
Chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly : de la jonction avec le Vermont Central, à deux milles de St-Jean, jusqu'à Waterloo.....	41.00	
Chemin de fer de la Vallée du Missisquoi : de Eastman à "Boulton-Centre"	10.10	✓
	<u>77.10</u>	
Chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue.	17.00	✓
Chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix..	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	
	<u>36.75</u>	✓

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

	MILLES.
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 de St-Polycarpe	40.00
De la jonction de Montréal jusqu'à " North Troy," comté de Brome	90.00
De Waterloo à Sherbrooke	39.00
	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 :—

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 Frelishsburg	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.

	MILLES.	
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 Métabetchouan...	4.87
Section terminale entre St-Ambroise de la Jeune-Lorette et la nouvelle station sur la propriété "Drum", au "Palais", à Québec.....	12.00

Embranchement de Chicoutimi
 CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET DU LAC MASKINONGÉ.

~~209.57~~
146.00 = ~~146~~
 249.57

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'Épiphanie, jusqu'au village de l'Assomption....	8.50	✓
--	------	---

CHEMIN DE FER LE GRAND-NORD.

De la jonction avec le Pacifique Canadien, à St-Jérôme, jusqu'à près de Ste-Julienne.....	18.00	
De Lachute à St-André.....	6.74	
	<u>24.74</u>	✓

CHEMIN DE FER DE JONCTION DE PONTIAC AU PACIFIQUE.

D'Aylmer jusqu'à 12 milles au-delà du Fort Coulonge.	MILLES. ✓	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 raccorde à la ligne du Québec et du Lac St-Jean	✓	38.84
---	---	-------

CHEMIN DE FER DE LA BAIE DES CHALEURS.

De la jonction avec l'Intercolonial, à Métapédia, jusqu'à 14 milles au-delà de la Grande Rivière Cascapédiac. l. L'Église. Cas. de St. Charles de Caplin	✓	70.00
		<u>80.00</u>

CHEMIN DE FER LE GRAND ORIENTAL.

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

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.

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

CHEMIN DE FER DE VAUDREUIL ET PRESCOTT :—

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

De Vaudreuil à Pointe-Fortune.....	✓ 23.50
------------------------------------	------------

CHEMIN DE FER DU ST-LAURENT ET DES ADIRONDACKS.

De la jonction avec le Canada-Atlantique, près de Valleyfield, jusqu'à la ligne-frontière dans la direction de Malone, E. U	✓ 20.38
---	------------

CHEMIN DE FER DE HEREFORD :—

(Maintenant exploité par le "Maine Central.")

De Cookshire jusqu'à la frontière du Vermont, à "Hall's Stream".....	35.00	
Embranchement de Cookshire jusqu'à "Lime Ridge," aux carrières de chaux et de marbre.. ..	18.52	✓
	<hr style="width: 50px; margin-left: 0;"/>	53.52

Chemin de fer de la montagne d'Orford :—

Depuis Eastman jusqu'à Lawrenceville <i>Hingham</i>	26.50 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
--	------

Comtes-Mis de St-Hyacinthe à Ste-Anne 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 township de Low <i>Foiesville</i>	50. ^{30.00} 26.00
Chemin de fer de Montréal et Occidental :—depuis St. Jérôme jusqu'à Ste Agathe <i>jusqu'à la chute aux dujaguois</i>	50.00 ^{30.00} 20.00
Formant dans toute la province un total de voies fer- rées construites, ou en exploitation, ou prêtes à être livrées à l'exploitation, à venir au 1er No- vembre 1892, de	<u>3007.89</u> 2857.77
Sur ce total de 2857.77 ^{3007.89} milles il a été construit depuis le 1er juillet 1867,—date de l'établissement de la Confédération Canadienne,—	<u>2482.64</u> 2282.52 milles
Et, avant le 1er juillet 1867,	575.25
En tout.....	<u>3007.89</u> <u>2857.77</u>

LOUIS A. VALLÉE,
Ingénieur.

Département des Travaux Publics.
Québec, 1er Novembre, 1892.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

BUREAU DES CHEMINS DE FER.

QUÉBEC, 6 avril 1892.

MONSIEUR,

Le gouvernement désirerait savoir, dans un délai aussi court que possible, quelle est l'étendue des travaux que votre compagnie a fait exécuter sur son chemin de fer depuis le 1er de janvier ou le 1er de juillet 1891, ou depuis l'automne dernier, et quels sont les travaux additionnels qu'elle entend faire exécuter et compléter sur sa ligne, d'abord, jusqu'au 30 de juin 1892, et, ensuite, dans le cours de l'année financière devant expirer le 30 de juin 1893.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) G. A. NANTEL,

Commissaire.

(Contresigné) E. MOREAU,

Directeur des chemins de fer.

1. C. W. SPENCER, ECR,
Surintendant général,
La Compagnie de Chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue,
Gare "Windsor,"
Montréal.

2. C. A. SCOTT, ECR,
Entrepreneur et gérant,
La Compagnie du Chemin de fer des Basses-Laurentides,
No 105 rue de la Montagne,
Québec.

3. C. N. ARMSTRONG, ECR,
Gérant général,
La Compagnie du Chemin de fer le Grand Oriental,
No 204 rue St-Jacques,
Montréal.

4. W. M. MITCHELL, ECR,
Gérant général,
La Compagnie du Chemin de fer du comté de Drummond,
Drummondville.

5. J. G. SCOTT, ECR,
Secrétaire et gérant,
La Compagnie du Chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean,
Gare de la rue St-André,
(Propriété "Drum,")
Québec.

6. L. A. GLOBENSKY, ECR,
Secrétaire-Trésorier,
La Compagnie du Chemin de fer le Grand Nord,
No. 204 rue St-Jacques,
Montréal.

7. JAMES COOPER, ECR,
Président,
La Compagnie du Chemin de fer de la Baie des Chaleurs,
No 203 rue St-Jacques,
Montréal.

-
8. H. L. MALTBY, ECR,
Secrétaire-Trésorier,
La compagnie du Chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique,
No. 162 rue St-Jacques,
Montréal.
9. H. J. BEEMER, ECR,
Président,
La Compagnie du Chemin de fer d'Ottawa et de la vallée de la Gatineau,
No 162 rue St-Jacques,
Montréal.
10. L'HONORABLE S. W. FOSTER,
Président,
La Compagnie du Chemin de fer de la Montagne d'Orford,
" St Lawrence Hall,"
Montréal.
11. H. J. BEEMER, ECR,
Directeur-Gérant,
La Compagnie du Chemin de fer de Montréal et Occidental,
No 162 rue St-Jacques,
Montréal.
12. H. A. LANSDELL, ECR,
Secrétaire,
La Compagnie du Chemin de fer de Montréal et Ottawa,
No 44 " Imperial Building,"
No 107 rue St-Jacques,
Montréal.
13. FRANK GRUNDY, ECR,
Gérant général,
La Compagnie du Chemin de fer le Québec Central,
Sherbrooke.
14. LAWRENCE LYNCH, ECR,
Secrétaire,
La Compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix,
No 93 rue St-Pierre,
Québec.

15. JAMES KING, ECR,
Président,
La Compagnie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic,
No 15 "Bell's Lane,"
Québec.
16. EUSÈBE SÉNÉCAL, ECR,
Président,
La Compagnie de Chemin de fer de Colonisation de Montfort,
No 20 rue St-Vincent,
Montréal.
17. ROBERT WATSON, ECR,
Secrétaire,
"The Montreal Bridge Company,"
No 204 rue St-Jacques,
Montréal.
18. L. F. MORRISON, ECR,
Président,
La Compagnie du Chemin de fer des Comtés-Unis,
St-Hyacinthe.
19. LOUIS BAZINET, ECR,
Président,
La Compagnie du Chemin de fer de Joliette & St-Jean de Matha,
St-Charles-Borromée.
20. EDMOND FORTIER, ECR,
Président,
La Compagnie de Chemin de fer et de Navigation du Lac St-François,
Lambton, Comté de Beauce.
21. L. F. PINAULT, ECR,
Avocat,
Vice-président,
La Compagnie du Chemin de fer de Matane,
Québec.
22. W. B. IVES, ECR, M. P.,
Président,
La Compagnie du Chemin de fer "Quebec & Boston Air Line",
Sherbrooke.

23. L. H. TRUDEAU, ECR,
Secrétaire,
La Compagnie du Chemin de fer de la Vallée Est du Richelieu,
Henryville.
24. N. H. E. FAUCHER DE ST-MAURICE, ECR,
La Compagnie du Chemin de fer le Québec-Oriental,
No. 19 Rue Ste-Julie,
Québec.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

BUREAU DES CHEMINS DE FER.

QUÉBEC, 7 Avril, 1892.

MONSIEUR,

L'honorable Commissaire désire que j'attire votre attention sur les dispositions de la clause 5 de l'acte 52 Vict., chap. 86,—1889,—d'après lesquelles nulles subventions en argent ou en terres,—converties en argent.—ou les deux à la fois, auxquelles une compagnie de chemin de fer peut avoir droit en vertu de la loi, ne deviendront dues ou payables que dans le cas où une section de son chemin de fer,—pas moindre que 10 milles, ou plus, de voie continue et non interrompue,—aura été complétée à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement, excepté dans le cas où ce qui reste à construire du chemin est d'une distance moindre que 10 milles.

En conséquence, le gouvernement vous prévient qu'il ne sera fait aucune inspection par l'ingénieur du gouvernement sur un chemin de fer subventionné par la Province, à moins que, dans l'avis que la compagnie intéressée doit donner à l'honorable Commissaire, aux termes du paragraphe b de la clause 5 du statut précité, le président, ou le vice-président, ou le secrétaire de cette compagnie, n'affirme que tous les travaux d'art requis pour terminer une section de 10 milles, ou plus, de sa ligne, ont été tout à fait terminés, de manière à donner droit à la compagnie de recevoir le montant entier de la subvention qui peut lui revenir sur cette section complétée, vu que le gouvernement est résolu de s'en tenir strictement aux

dispositions de la loi à cet égard, et de ne payer aucune partie de la subvention qui pourrait échoir à une compagnie sur une section de sa ligne, qui ne serait pas tout à fait terminée au désir de la loi.

Vous êtes également notifié d'avoir, conformément à la loi, à fournir à ce bureau, avant de commencer la construction de toute section de 10 milles, ou plus, de votre ligne subventionnée, des plans, profils et livres de renvoi, en double, ainsi que des dessins descriptifs de la maçonnerie et de la superstructure des principaux ponts et ponceaux à ériger, en y ajoutant un devis et des estimés détaillés des ouvrages que votre Cie se propose de faire chaque année sur toute section de 10 milles, ou plus, de sa ligne. Tous ces plans, estimés, etc, devront être certifiés par le président de la compagnie, ou par l'ingénieur à son emploi.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) E. MOREAU,

Directeur des chemins de fer.

N. B.—Toute demande faite au gouvernement par une compagnie de chemin de fer subventionnée, sera considérée au point de vue du droit et de l'équité ; mais les compagnies de chemins de fer ne doivent pas oublier qu'elles sont tenues de se conformer régulièrement aux prescriptions de la loi à leur égard, et, notamment, aux notifications ci-dessus et à l'obligation, en particulier, de fournir à ce Département tous les états, rapports et statistiques qu'elles ont été requises de transmettre à ce Bureau aux termes de la circulaire du soussigné à leur adresse, en date du 15 de mars dernier.

(Signé) E. M.

1. C. W. SPENCER, ECR,
Surintendant général,
La Compagnie de Chemin fer de Colonisation du Lac Témiscamingue,
Gare de " Windsor,"
Montréal

2. C. A. SCOTT, ECR,
Entrepreneur et gérant,
La Compagnie du Chemin de fer des Basses-Laurentides,
No 105 rue de la Montagne,
Québec.

3. C. N. ARMSTRONG, ECR,
Gérant général,
La Compagnie du Chemin de fer le Grand Oriental,
No 204 rue St-Jacques,
Montréal.

4. WM. MITCHELL, ECR,
Gérant général,
La Compagnie du Chemin de fer du Comté de Drummond,
Drummondville.

5. J. G. SCOTT, ECR,
Secrétaire gérant,
La Compagnie du Chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean,
Gare du " Palais,"
(Propriété " Drum,")
Québec.

6. L. A. GLOBENSKY, ECR,
Secrétaire-Trésorier,
La Compagnie du Chemin de fer le Grand Nord,
No 204 rue St-Jacques,
Montréal.

7. JAMES COOPER, ECR,
Président,
La Compagnie du Chemin de fer de la Baie des Chaleurs,
No 203 rue St-Jacques,
Montréal.

8. H. L. MALTBY, ECR,
Secrétaire-Trésorier,
La Compagnie du Chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique,
No 162 rue St-Jacques,
Montréal.
9. EUSÈBE SÉNÉCAL, ECR,
Président,
La Compagnie de Chemin de fer de Colonisation de Montfort,
No 20 rue St-Vincent,
Montréal.
10. ROBERT WATSON, ECR,
Secrétaire,
“ *The Montreal Bridge Company,*”
No 204 rue St-Jacques,
Montréal.
11. L. F. MORRISON, ECR,
Président,
La Compagnie du Chemin de fer des Comtés-Unis,
St-Hyacinthe.
12. LOUIS BASINET, ECR,
Président,
La Compagnie du Chemin de fer de Joliette et St-Jean de Matha,
St-Charles-Borromée.
13. EDMOND FORTIER, ECR,
Président,
La Compagnie de Chemin de fer et de Navigation du Lac St-François,
Lambton, Comté de Beauce.
14. L. F. PINAULT, ECR,
Avocat, Vice-Président,
La Compagnie du Chemin de fer de Matane,
Québec.
15. W. B. IVES, ECR, M. P.,
Président,
La Compagnie du Chemin de fer “ Quebec & Boston Air Line,”
Sherbrooke.

16. L. H. TRUDEAU, ECR,
Secrétaire,
La Compagnie du Chemin de fer de la Vallée Est du Richelieu,
Henryville.

17. N. H. E. FAUCHER DE ST^eMAURICE, ECR,
Président,
La Compagnie du Chemin de fer le Québec-Oriental.
No 19 rue Ste-Julie,
Québec.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

BUREAU DES CHEMINS DE FER.

QUÉBEC, 20 avril, 1892.

MONSIEUR,

Comme vous n'avez pas cru devoir répondre à la lettre-circulaire que je vous ai adressée le 6 courant, et dans laquelle je vous demandais de me faire connaître, au plus tôt, l'étendue des travaux que vous avez exécutés sur votre chemin de fer depuis le 1er de janvier ou le 1er juillet 1891, ou depuis l'automne dernier, ainsi que le quantum des travaux que vous avez l'intention de faire compléter jusqu'au 30 de juin 1892, et dans le cours de l'année financière devant expirer le 30 de juin 1893, séparément, vous êtes prié de donner au gouvernement, d'ici au 30 de ce mois-ci, les renseignements qu'il sollicite de votre compagnie, car, autrement, il y aura lieu de considérer votre silence prolongé comme un aveu de votre part que votre compagnie n'a pas l'intention de poursuivre ses travaux de chemin de fer, ou qu'elle abandonne son entreprise, en renonçant au bénéfice des dispositions de la loi à son égard, si toutefois vous êtes en droit de les invoquer.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) G. A. NANTEL,

Commissaire

(Contresigné) E. MOREAU,

Directeur des Chemins de fer.

1. C. W. SPENCER, ECR,
Surintendant général,
La Compagnie de Chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue,
Gare de " Windsor,"
Montréal.

 2. H. A. LANSDELL, ECR,
Secrétaire,
La Compagnie du Chemin de fer de Montréal et Ottawa,
No 44 " Imperial Building,"
No 107 rue St-Jacques,
Montréal.

 - 3o. LAWRENCE LYNCH, ECR,
Secrétaire,
La Compagnie du Chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix,
No 93 rue St-Pierre,
Québec.

 4. G. STEVENS, ECR,
Secrétaire,
La Compagnie du Chemin de fer de la Montagne d'Orford,
Waterloo.
-

APPENDICE N^o 4.

PONTS MÉTALLIQUES.

DIRECTION DU SERVICE DE CONSTRUCTION DES PONTS MÉTALLIQUES,

QUÉBEC, 1er novembre 1892.

A L'HONORABLE G.-A. NANTEL,

Commissaire des Travaux Publics,

Québec.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir le rapport général concernant les opérations du service dont la direction m'est confiée. Ce rapport fait suite à celui du 1er novembre 1891 inséré au rapport général du Commissaire des Travaux Publics pour l'année 1891, et il embrasse la période des douze mois écoulés depuis cette date. Comme dans mes rapports généraux antérieurs, il a été réservé à chaque ouvrage un article spécial renseignant toutes les transactions intervenues et éventuellement les travaux exécutés. Le travail est divisé en deux parties, savoir :

1re partie.—Exposé relatif aux ponts dont il est fait mention dans les rapports généraux antérieurs et au sujet desquels il y a eu de nouvelles transactions.

2me partie.—Exposé relatif aux ponts dont il n'a pas été fait mention dans les rapports généraux antérieurs.

Ces résumés ont été dressés par M. l'ingénieur Lafontaine, d'après les documents qui font partie des archives du département ; ils ont été ensuite revus par moi. Ils montrent que dans le courant de cette campagne, un seul nouvel ouvrage a été commencé, le pont sur la rivière Chicoutimi, à

Chicoutimi. Deux autres ponts, quoique commencés l'année dernière, ont été presque entièrement construits pendant l'été de 1892 ; ce sont le pont de St-Joseph d'Alma, sur la Petite Décharge du lac Saint-Jean, et le pont sur la rivière des Prairies entre Sainte-Geneviève et l'île Bizard. Les autres travaux de la campagne, qui s'achève, n'ont été que des travaux de parachèvement d'ouvrages dont les parties principales étaient terminées en 1891, et qui étaient déjà livrés à la circulation.

D'après les déclarations du Gouvernement pendant la dernière session de la Législature, la situation obérée du Trésor, en rendant nécessaire la restriction sévère des dépenses publiques, a mis le Gouvernement dans l'obligation de renoncer, tout au moins momentanément, à aider les municipalités à construire des ponts métalliques à circulation libre sur les principales voies de communication.

Pendant les cinq années que ce service a été régulièrement organisé et placé sous ma direction, lorsque les ouvrages actuellement en cours d'exécution seront achevés, il aura été exécuté, avec l'aide du gouvernement, un total de 48 ponts ayant ensemble 8252 pieds de longueur et dont le coût total, y compris l'aménagement des chemins aux abords des ponts, s'est élevé à \$580,000.00.

Le gouvernement est intervenu dans cette dépense pour un montant de \$400,000.00. Sa mission, en ce qui concerne ces ouvrages, est-elle maintenant terminée, et, les ponts une fois remis aux municipalités, est-il justifié à s'en désintéresser désormais complètement ? Evidemment non ; cette œuvre qui a coûté plusieurs centaines de mille piastres, n'est complète, que si les mesures sont prises pour qu'elle produise tous ses effets, c'est-à-dire pour que les ouvrages ainsi établis conservent leurs qualités de durabilité presque indéfinie. Il faut pour cela qu'ils soient convenablement entretenus, notamment en les faisant peindre de temps à autre pour empêcher les détériorations profondes et rapides que provoquerait la rouille. Malheureusement, comme je l'ai déjà signalé à plusieurs reprises, on ne peut guère espérer que les municipalités comprennent leurs véritables intérêts en cette matière. Sans mesures légales coercitives, j'ose affirmer qu'aucun travail d'entretien ne sera effectué, et je crois devoir insister encore une dernière fois pour que les dispositions déjà insérées aux Statuts de la Province soient complétées et pour que l'on décrète explicitement, comme sanction de ces dispositions, l'exécution d'office des travaux d'entretien et le mode de perception des frais ainsi occasionnés à l'Etat.

La mission dont j'ai eu l'honneur d'être chargé auprès du Gouvernement de la province de Québec, prendra fin bientôt : j'ai la confiance, Mon-

sieur le Ministre, d'avoir contribué, dans la limite de mes moyens, à atteindre le but que se proposait l'honorable Premier Ministre, lorsque, au mois de mai 1887, il faisait prier le Gouvernement du Roi, par l'intermédiaire du consul général de Belgique au Canada, de mettre à la disposition du Gouvernement Provincial un ingénieur appartenant au corps belge des Ponts et Chaussées.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments respectueux.

L'ingénieur-directeur,

(Signé) GÉRARD MACQUET.

1re PARTIE.

EXPOSÉ relatif aux ponts dont il est fait mention dans les rapports généraux antérieurs et au sujet desquels il y a eu de nouvelles transactions.

ARGENTEUIL.

PONT SUR LA RIVIÈRE ROUGE, DANS GRENVILLE.

Malgré le refus définitif et formel qui a été notifié aux intéressés, après délibérations du conseil exécutif, les conseils municipaux de Grenville et de l'Augmentation ont formulé, le 20 juin 1892, une nouvelle demande de subvention. Dans un rapport du 21 juin dernier, monsieur Macquet résume les raisons qui ont motivé la décision du conseil exécutif.

ARTHABASKA.

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

Le compte du constructeur de la superstructure métallique, " La Société Anonyme Internationale," de Braine-le-Comte, Belgique, a été clôturé le 11 janvier 1892.

BAGOT.

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

Le montage commencé le 1er janvier 1892 a été terminé le 2 février. Les épreuves de la superstructure métallique faites le même jour ont donné des résultats entièrement satisfaisants. Le dernier paiement dû pour cette entreprise à la " Dominion Bridge Co." a été ordonné le 16 août dernier.

En vertu des conventions intervenues entre la municipalité de St-Ephrem d'Upton et le gouvernement, les remblais et rampes d'accès de ce

pont devaient être exécutés par les soins et aux frais de la dite municipalité. Celle-ci cependant nie avoir assumé cette responsabilité.

C'est de ce différend que provient l'inachèvement actuel de cette partie de l'entreprise. Tous les plans et documents qui concernent cette affaire ont été remis le 21 juin dernier à monsieur M. McDonald, M. P. P., avec prière de les communiquer aux intéressés.

Une résolution du conseil municipal, en date du 6 juillet, met le gouvernement en demeure de parachever ces travaux sous peine d'encourir tous les dommages qui pourraient résulter de leur inachèvement. Aucune décision nouvelle n'a encore été prise à ce sujet par le gouvernement.

Le règlement du compte des maçonneries sera fait incessamment avec l'entrepreneur M. Fr. LeMoine.

BEAUCE.

PONT SUR LA RIVIÈRE CHAUDIÈRE, A ST-GEORGE.

Il n'a été donné suite à ce projet que par un simple accusé de réception d'une résolution du conseil municipal, en date du 5 juin dernier, priant l'honorable Commissaire des Travaux Publics de conserver pour la construction de ce pont la subvention accordée par le précédent gouvernement. Le 27 septembre M. C. I. de Sola, agent de la Société Anonyme Internationale, arguant de ce que le gouvernement ne fait pas exécuter cet ouvrage, a réclamé le remboursement, avec les intérêts, du cautionnement déposé par lui en garantie de l'entreprise de la superstructure métallique, ainsi qu'une indemnité de \$2,000 à titre de dédit de la part du gouvernement.

A la suite des observations qui lui ont été présentées en réponse à cette réclamation, M. de Sola a consenti à attendre l'issue du procès en cours entre la municipalité de St-George et quelques contribuables de cette paroisse, en réservant tous ses droits pour le cas où le gouvernement ne ferait pas exécuter cet ouvrage.

PONT SUR LA RIVIÈRE LE BRAS, A ST-VICTOR DE TRING.

Le compte du constructeur de la superstructure métallique "La Société Anonyme Internationale," de Braine-le-Comte, Belgique, a été clôturé le 11 janvier 1892.

BELLECHASSE.

PONT SUR LA RIVIÈRE LE BRAS, ENTRE ST-RAPHAEL ET ST-VALLIER.

Par lettre en date du 12 septembre, monsieur A. Fontaine, avocat de Québec, au nom des maires des conseils municipaux intéressés, demande une subvention de \$2,500.00 pour couvrir partiellement les frais de construction de ce pont. Dans un rapport adressé le 14 septembre à l'honorable Commissaire des Travaux Publics, l'ingénieur-directeur du service technique, expose les motifs pour lesquels cette demande de subvention doit être refusée.

PONT SUR LA RIVIÈRE BOYER, A ST-MICHEL.

Invoquant les prix trop bas portés dans sa soumission et les pertes éprouvées dans l'exécution de son contrat, l'entrepreneur des maçonneries, monsieur Majorique Rousseau, a sollicité une indemnité spéciale par lettre du 31 août 1891. Le 11 mai 1892, monsieur Macquet expose les motifs plus ou moins équitables de cette réclamation ; l'honorable Commissaire des Travaux Publics a cru cependant devoir s'en tenir aux prix librement consentis par l'entrepreneur dans sa soumission, et a rejeté la demande de ce dernier.

CHATEAUGUAY.

PONT TURCOT, SUR LA RIVIÈRE CHATEAUGUAY, A HOWICK.

Par décision de l'honorable Commissaire des Travaux Publics, en date du 3 février 1891, il a été fait remise à la municipalité de Howick du billet de \$3,180.00, consenti par elle en faveur du gouvernement en vue de la construction du pont dont il s'agit. Cette remise a été faite en considération des dépenses imprévues considérables auxquelles cette municipalité a été entraînée pour l'exécution des fondations des culées, dans un terrain dont les sondages préliminaires n'avaient pas accusé la très mauvaise qualité.

CHICOUTIMI ET SAGUENAY.

PONT SUR LA RIVIÈRE CHICOUTIMI, A CHICOUTIMI.

A la suite des démarches faites par les représentants du comté, l'honorable Commissaire consent à limiter la part contributive de la municipalité

à \$3,000.00, dont \$2,500.00 à payer par la municipalité en cause et \$500.00 par le département de la Colonisation. Moyennant ces conditions, le gouvernement se charge de la construction des supports en maçonnerie et de la superstructure métallique, l'aménagement des abords restant à la charge de la municipalité. Ces conditions ont été acceptées par résolution du conseil de ville de Chicoutimi.

Les travaux de maçonnerie ont été adjugés le 31 mai, et ceux de la superstructure le 14 juin, respectivement à MM. Paquet et Powers, de Lévis, et à la compagnie "The Dominion Bridge Co.," de Lachine.

Les maçonneries actuellement terminées ont été exécutées à bordereau de prix. Il n'a été payé à l'entrepreneur qu'un a/c de \$1,500.00. La superstructure métallique est entreprise à forfait pour la somme de \$7,900.00 ; le montage devra en être terminé le 24 octobre, d'après les conditions du cahier des charges.

COMPTON.

PONT SUR LA RIVIÈRE ST-FRANÇOIS, A EAST ANGUS.

Une promesse conditionnelle de construire ce pont, subordonnée explicitement au vote de nouveaux crédits par la Législature, avait été faite aux intéressés par le précédent gouvernement.

La municipalité paraît maintenant avoir renoncé à l'idée de construire un pont métallique, puisque, le 3 mai dernier, le Révd. E. F. Boudreau, curé à East Angus, demandait une subvention de \$2,000.00 pour la construction d'un pont en bois. Cette demande a été renvoyée au Département de l'Agriculture et de la Colonisation.

PONT SUR LA RIVIÈRE AUX SAUMONS, A LINGWICK.

Il a été accordé, le 7 juillet 1892, une subvention de \$1,000.00 à la municipalité de Lingwick pour la construction de ce pont, qui est exécuté par cette municipalité en dehors des conditions ordinaires de direction et de surveillance des travaux imposées par le gouvernement.

GASPÉ.

PONT SUR LA RIVIÈRE ST-JEAN, A DOUGLASTOWN.

L'autorisation du gouvernement fédéral, nécessaire pour pouvoir établir le pont à l'entrée du barachois, n'a pu être obtenue qu'à la condition

de relever la superstructure métallique à quinze pieds au moins au-dessus des hautes marées. Dans un rapport, en date du 8 septembre courant, adressé à l'honorable Commissaire des Terres de la Couronne, monsieur l'ingénieur-directeur Macquet évalue à \$6,000.00 environ l'augmentation de dépense qui en résulterait. Il fait remarquer, au surplus, qu'en plaçant la superstructure à 15 pieds au-dessus des hautes marées, on n'échappe pas à l'inconvénient grave de fermer à la navigation des goëlettes et des barques de pêche le précieux port de refuge que constitue pour elle le barachois en amont de l'emplacement du pont projeté.

Il conclut à l'établissement éventuel du pont en amont du barachois.

IBERVILLE.

PONT SUR LE RUISSEAU HAZEN A IBERVILLE.

Par lettre en date du 15 mars 1890, le conseil municipal propose des conditions différentes de répartition de la dépense de celles qui sont imposées par le département. Celui-ci n'a pas voulu se départir des règles adoptées à ce sujet, et cette décision a été communiquée aux intéressés le 18 mars 1890. Depuis cette époque le département n'a reçu aucune communication relative à cet objet.

JACQUES-CARTIER.

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

Par suite de l'incurie et du mauvais vouloir des entrepreneurs Guilbault et Chauret, les craintes formulées dans le rapport général de l'année dernière se sont réalisées et les travaux de maçonnerie n'ont pu être terminés dans le cours de l'automne. Aussi le département a-t-il été obligé de faire application des articles 14 et 27 du cahier général des charges en déchargeant les entrepreneurs de leur entreprise. Une nouvelle adjudication a été ordonnée le 5 mai 1892, pour la reprise et le parachèvement des travaux, cette nouvelle entreprise a été confiée à MM. Payment et Lemoine, les plus bas soumissionnaires. Les travaux ont été repris le 29 août dernier. Il a été procédé, par ordre de l'ingénieur-directeur, à la démolition des maçonneries exécutées par MM. Guilbault et Chauret, et l'on a pu constater ainsi, dans les rangs inférieurs, les vices

de construction dont l'existence était prévue et qui ont pleinement justifié les mesures de rigueur prescrites par le chef du service technique.

La réparation des caissons en vue de les rendre étanches, a nécessité des travaux assez longs et coûteux dont les anciens entrepreneurs sont d'ailleurs responsables. Les travaux maintenant sont poussés avec activité.

Les matériaux de la superstructure métallique sont approvisionnés à pied d'œuvre, et le montage sera commencé aussitôt que les ouvrages en maçonnerie seront terminés.

JOLIETTE.

PONT SUR LA RIVIÈRE OUAREAU, ENTRE ST-PAUL ET ST-JACQUES,
(COMTÉ DE MONTCALM)

Le compte du constructeur de la superstructure métallique, " La Société Anonyme Internationale," de Braine-le-comte Belgique, a été clôturé le 11 janvier 1892.

KAMOURASKA.

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

Il a été payé, le 1er décembre 1891, à M. Frs. Soucy un a/c de \$700.00 sur les travaux de remblais et d'aménagement des abords. Un deuxième a/c de \$400.00 lui a été payé le 19 février 1892. Après un échange de correspondances et d'explications entre le service technique et M. Frs Soucy, celui-ci a fait parvenir un compte pour l'ensemble des travaux de son entreprise, accusant un montant de \$622.50 comme lui restant dû à cette date. Ce solde de compte a été réduit par l'ingénieur-directeur à \$254.00 et, ainsi approuvé par l'honorable Commissaire, il a été soumis à l'acceptation de l'entrepreneur.

Le différend entre le département et M. C. G. Beaulieu, entrepreneur de la superstructure métallique, a été réglé,—ce dernier a accepté le 27 janvier 1892 l'offre de \$1,200.00 que lui avait faite l'honorable Commissaire des Travaux Publics pour solde de tout compte. Il a été payé en outre à la Société " La Métallurgique " une somme de \$1,000.00 qui restait due sur le montant qui lui avait été transporté par l'entrepreneur Beaulieu.

LAC ST-JEAN.

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

En raison des vices de construction constatés contradictoirement par le service technique et l'entrepreneur, la démolition complète des quatre supports en maçonnerie a été ordonnée le 8 juillet dernier. L'entrepreneur s'est soumis à cette mesure d'office et a procédé à ses frais et dépens à la démolition et à la reconstruction de ces ouvrages. On exécute actuellement quelques travaux de remblais et de défense des talus.

Les matériaux de la superstructure sont rendus à pied d'œuvre ; le montage en sera commencé incessamment.

PONT SUR LA RIVIÈRE OUATCHOUANICHE, A ROBERVAL.

Le 15 février 1892 les conseils municipaux de Roberval et du village de Roberval demandent qu'elle serait la part contributive des intéressés dans les frais de construction dont il s'agit.

Se basant sur les données fournies par les intéressés, mais sans avoir pu faire une inspection des lieux, M. l'ingénieur Gauvin, dans un rapport du 22 février 1892, fixe approximativement à \$900.00 la part contributive des deux municipalités réunies.

La dépense pour le gouvernement serait d'environ \$600.00. Cette estimation préliminaire a été communiquée aux intéressés le 23 février sans aucun engagement de la part du gouvernement.

LAPRAIRIE.

PONT SUR LA RIVIÈRE DU PORTAGE, A LAPRAIRIE.

Par lettre en date du 18 mars 1892, M. A. J. A. Roberge, secrétaire-trésorier de la municipalité de Laprairie, prie le gouvernement de payer la subvention de \$200.00, qu'il dit avoir été promise par l'honorable M. Duhamel pour aider à payer le pont en fer que cette municipalité a fait construire.

Aucune suite n'a été donnée à cette requête.

LÉVIS.

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

L'adjudication des travaux de réparation des murs de revêtement des talus des remblais de la rampe d'accès au pont, côté Est, a eu lieu le 20 septembre dernier.

L'entreprise a été confiée à M. F. B. Atkinson, entrepreneur, de Lévis. Ces travaux sont actuellement en voie d'exécution.

L'ISLET.

PONT SUR LA RIVIÈRE LA TORTUE, A L'ISLET.—PONT SUR LA RIVIÈRE LE BRAS-ST-NICHOLAS, A ST-EUGÈNE.

Le 9 novembre 1891, il a été payé au constructeur des superstructures métalliques de ces deux ponts, "The Dominion Bridge Co.," un deuxième à compte de \$4,276.00 pour l'ensemble des deux ouvrages.

Le compte de la compagnie a été clôturé le 7 janvier 1892, par le paiement de \$697.89.

MASKINONGE.

PONT SUR LA PETITE RIVIÈRE DU LOUP, A LOUISEVILLE.

Le 20 février 1892, une somme de \$30.00 a été payée pour solde de compte à l'entrepreneur de la superstructure métallique "The Dominion Bridge Co."

MATANE.

PONT SUR LA RIVIÈRE METIS, ENTRE STE-FLAVIE ET ST-OCTAVE.

Le rapport du service technique, dressé à la suite de l'inspection des lieux, fixe à \$4,500.00 la part contributive des municipalités intéressées dans les frais de construction de cet ouvrage. Copie de ce rapport a été transmise aux maires de Ste-Flavie et de St-Octave, le 5 décembre 1891, avec l'engagement de la part du gouvernement de faire exécuter ce pont dans le cas où la Législature voterait des crédits suffisants à cet effet, dans sa prochaine session.

Par résolution, en date du 29 décembre 1891, les conseils municipaux intéressés ont accepté les conditions du département. Le crédit porté au budget par la nouvelle Législature pour le service de construction des ponts métalliques couvre seulement les frais d'achèvement des ouvrages en cours d'exécution ou pour lesquels le gouvernement s'était engagé sans réserves ; la construction de ce pont n'a donc pas pu être entreprise dans le cours de la présente campagne.

MÉGANTIC.

PONT SUR LA RIVIÈRE BLANCHE, A PLESSISVILLE.

Le compte du constructeur de la superstructure métallique, " La Société Anonyme Internationale," de Braine-le-Comte, Belgique, a été clôturé le 11 janvier 1892.

MISSISQUOI.

PONT SUR LA RIVIÈRE YAMASKA, A FARNHAM.

L'entreprise pour la construction du brise-glace à établir en amont de la pile centrale a été confiée, le 22 février 1892, au plus bas soumissionnaire, M. Frs. Lemoine, moyennant la somme de \$1,775.00. Les travaux étant presque entièrement terminés le 27 avril dernier, il a été payé à l'entrepreneur un premier à compte de \$1,000.00.

Il reste à poser les ferrures de garde; celles-ci seront posées aussitôt que la glace aura pris dans la rivière et qu'ainsi l'accès du brise-glace sera rendu plus facile.

PONT SUR LA RIVIÈRE YAMASKA, A COWANSVILLE.

La superstructure métallique entreprise par " The Dominion Bridge Co " a été posée dans le cours du mois de décembre 1891. Cette compagnie a reçu un premier a/c de \$1,915.00 sur le prix des travaux s'élevant à \$2,915.00.

La superstructure de cet ouvrage a reçu les deux dernières couches de peinture dans le cours du mois de mai dernier; quelques menus travaux de parachèvement ont été ensuite exécutés et il a été payé à l'entrepreneur, le 16 août 1892, une somme de \$1,000.00. pour solde de compte.

Le compte de Frs Lemoine, entrepreneur des maçonneries, sera réglé incessamment.

MONTMAGNY.

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

Le compte des entrepreneurs des travaux de maçonneries, MM. Paquet et Powers, a été clôturé le 7 janvier 1892, par le paiement d'une somme de \$32. 76 qui leur restait due.

La superstructure métallique a été exécutée dans les ateliers de la société " The Dominion Bridge Co., " de Lachine.

Le montage à pied d'œuvre a été commencé le 1er février 18'12 et a été terminé le 25 du même mois, à l'exception du peinturage et de quelques menus travaux de parachèvement. Un premier a/c de \$3,000.00 a été payé le 20 avril. Les travaux ayant été complètement achevés à la satisfaction du service technique, une somme de \$2,357.50 a été payée à l'entrepreneur, le 16 août dernier, pour solde de compte.

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

Répondant à une question provoquée par monsieur Choquette, M. P., monsieur l'ingénieur-directeur Macquet a fait rapport, le 14 décembre 1891, établissant les droits que possède la compagnie propriétaire de l'ancien pont de péage en bois, de continuer à percevoir des péages sur le dit pont de tous les contribuables qui, en vertu d'une répartition municipale aurait eu à coopérer à la formation des fonds nécessaires pour payer la quote-part de la municipalité intéressée dans les frais de construction du nouveau pont.

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

Le montage de la superstructure métallique a été terminé le 2 décembre 1891 ; le peinturage en a été exécuté dans le cours du mois de mai 1892.

Les travaux d'aménagement des abords et de défense des talus ont été repris le 3 septembre dernier ; ils sont actuellement terminés.

Une somme de \$150.00 a été accordée à l'entrepreneur en dédommagement des frais supplémentaires occasionnés par l'interruption des travaux. Celui-ci cependant a protesté contre l'insuffisance de cette indemnité.

Le différend entre M. P. Bacon et le département, au sujet de l'expropriation d'une parcelle de terrain, n'a pas encore été réglé. Une pétition de M. Bacon adressée simultanément à l'honorable Procureur-Général et à l'honorable Commissaire des Travaux Publics, réclamant une indemnité de \$4,000 a été repoussée, et le département, conformément aux conclusions du rapport de l'ingénieur-directeur du service, a purement et simplement maintenu son offre de \$100.00.

OTTAWA.

PONT SUR LA RIVIÈRE GATINEAU, A HULL.

Le rapport de monsieur l'ingénieur Macquet, en date du 15 janvier 1891, établit que la part contributive de la municipalité dans le coût de

cet ouvrage serait de \$35,550, le pont nouveau devant comprendre trois travées fixes de 160' 8" d'ouverture chacune, et deux travées égales de 60' chacune d'ouverture couvertes par un pont tournant.

Copie de ce rapport a été communiquée le 15 février 1891 à M. A. Rochon, alors membre de l'Assemblée Législative pour le comté d'Ottawa. Aucune autre suite n'a été donnée à cette affaire.

PONTIAC.

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

Par requête en date du 10 juin 1891, le conseil du comté de Pontiac a demandé que le gouvernement se chargeât des obligations émises pour la construction de ce pont. Il n'a pas été donné suite à cette requête

PORTNEUF.

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

Rappelons que cet ouvrage n'a pas été construit d'après les conditions ordinaires du département et que, pour ce motif, il a été distrait du service spécial des ponts métalliques, à la demande de l'ingénieur-directeur de ce service.

Les maçonneries ont été reconstruites dans le cours de la campagne de 1891.

L'épreuve de la superstructure métallique à laquelle il a été procédé le 21 avril dernier par M. l'ingénieur Vallée a donné des résultats satisfaisants. Mais il a été constaté que la plate-bande inférieure des poutres se trouvait à un niveau inférieur à celui qui avait été prévu. En conséquence le relèvement de la superstructure métallique, a été ordonné le 20 juin 1892. Ce travail était entièrement terminé le 26 août.

Il a été payé, le 22 septembre, aux entrepreneurs Chs Côté & Cie une somme de \$2674.50 comme balance de leur contrat et \$230.00 pour certains travaux supplémentaires. Il a aussi été payé \$7225.00 à la compagnie "The Dominion Bridge Co", de Lachine, en vertu d'un transport consenti en sa faveur par les entrepreneurs Chs Côté & Cie.

QUÉBEC.

PONT SUR LA RIVIÈRE JACQUES-CARTIER, A VALCARTIER.

Le montage de la superstructure métallique a été terminé le 24 janvier 1892. Les épreuves et la réception en ont été faites le 27 janvier et il a été payé alors à la compagnie dite "The Dominion Bridge Co.," entrepreneur de cet ouvrage, un premier à compte de \$9,000. Après l'achèvement du peinturage de la superstructure, dans le courant de l'été, le surplus du prix du contrat, soit \$910, a été payé le 16 août, pour solde de compte.

Le coût des maçonneries s'est élevé à \$10,426.65 dont le dernier paiement de \$2,126.65 a été fait le 31 décembre 1891. Quelques parties défectueuses des perrés, endommagées par les glaces pendant la débâcle du printemps dernier, ont été réparées ; la dépense a été d'environ \$225.

RICHMOND.

PONT SUR LA RIVIÈRE ST-FRANCOIS, A BROMPTON FALLS.

Par lettre reçue le 31 mars 1892, M. F. G. Ponton, secrétaire-trésorier de la municipalité, demande qu'il soit procédé à une inspection du pont, qu'il croit présenter certaines déficiences. Ses craintes ne paraissent pas fondées ; cependant il sera fait avant l'hiver une inspection de cet ouvrage.

ST-JEAN.

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

Le compte du constructeur de la superstructure métallique, "La Société Anonyme Internationale", de Braine-le-Comte, Belgique, a été clôturé le 11 janvier 1892.

Le règlement du compte des maçonneries n'est pas encore fait.

SHEFFORD.

PONT SUR LA RIVIÈRE NOIRE, A ROXTON FALLS.

Les travaux de maçonneries dont M. Frs Lemoine était l'entrepreneur ont été terminés le 19 novembre 1891, L'aménagement des rem-

blais aux abords du pont a été suspendu à la même époque en raison du refus des propriétaires de prendre part à l'exécution de cet ouvrage, conformément à l'engagement pris par eux.

L'administration municipale, sur les représentations du département, ayant enfin assumé la responsabilité de l'exécution de ces engagements, les travaux ont été repris dans le courant du mois d'octobre et sont actuellement en cours d'exécution.

Le montage à pied d'œuvre de la superstructure métallique a été commencé le 7 mars dernier et a pris fin le 2 avril suivant.

Le 20 avril, un premier à compte de \$3,000 a été payé à la compagnie "The Dominion Bridge Co.". Le peinturage a été exécuté dans le cours du mois juin, et un deuxième à compte de \$2,570 a été payé à la compagnie le 16 août pour solde de compte.

TEMISCOUATA.

PONT SUR LA RIVIÈRE DU LOUP, A ST-ANTONIN.

Par décision du 6 août 1891, l'honorable Conseil Exécutif a fait droit à la demande des intéressés et a réduit leur part contributive à \$2,000. Cette décision leur a été communiquée le 7 octobre. Cependant ceux-ci ont renoncé au projet de faire construire un pont métallique, et ils ont fait remplacer le pont existant par un nouveau pont en bois.

2me PARTIE.

EXPOSÉ relatif aux ponts dont il n'a pas été fait mention dans les rapports généraux antérieurs.

ARTHABASKA.

PONT A WARWICK.

Le 24 novembre 1891, Monsieur J. E. Girouard, M.P.P., au nom de la municipalité intéressée, demande qu'une inspection soit faite par l'ingénieur du gouvernement pour déterminer les évaluations préliminaires

Aucune suite n'a été donnée à cette demande.

PONT SUR LA RIVIÈRE DU LOUP, A CHESTER-NORD.

MM. Crépeau et Méthot, avocats, transmettent le 11 juin 1892 une requête des intéressés, en vue d'obtenir l'intervention du gouvernement dans les frais de construction de ce pont.

Cette requête est restée sans réponse.

GASPÉ.

PONT SUR LA RIVIÈRE DU PETIT PABOS, AU PETIT PABOS.

Le 14 novembre 1890, M. Carrier, M.P.P., transmet à l'honorable Commissaire une requête des propriétaires intéressés, priant le gouvernement de faire construire le pont dont il s'agit. Le service technique sans procéder à une étude sur les lieux mêmes où le pont devrait être construit, a recueilli un ensemble de renseignements permettant de faire les évaluations préliminaires. Les travaux de maçonnerie coûterait approximativement \$11,000. Le coût de la superstructure serait d'environ \$24,600.00. Il n'a pas été donné d'autre suite à cette affaire.

LAC ST-JEAN.

PONT SUR LA GRANDE DÉCHARGE DU LAC ST-JEAN.

Par lettre datée du 29 avril 1892, M. Joseph Girard, M.P.P., prie l'honorable Commissaire de charger l'ingénieur du gouvernement de faire les inspections et évaluations préliminaires.

D'après le rapport de l'ingénieur-directeur du service technique, adressé le 9 mai 1892 à l'honorable Commissaire des Travaux Publics, la construction d'un pont métallique ne serait pas justifiée. Un bon ouvrage en bois satisferait largement à toutes les exigences.

Copie de ce rapport est transmise aux intéressés le 20 mai 1892.

PORTNEUF.

PONT " DERY " ET PONT " ROUGE " SUR LA RIVIÈRE JACQUES-CARTIER,
A STE-JEANNE DE NEUVILLE.

Demande du conseil municipal de Ste-Jeanne de Neuville transmise le 16 février 1891 par M. Jules Tessier, M.P.P.

Conditions ordinaires communiquées aux intéressés le 18 février suivant.

DRESSÉ PAR L'INGÉNIEUR SOUSSIGNÉ,

Québec, le 30 octobre 1892.

(Signé) EMERY LAFONTAINE.

VU ET PRÉSENTÉ PAR L'INGÉNIEUR-
DIRECTEUR SOUSSIGNÉ, }
Québec, le 1er novembre 1892.

(Signé) GÉRARD MACQUET.

APPENDICE N^o 5.

VENTE DU TERRAIN DU “VIEUX CHATEAU”, A QUÉBEC.

ACTE DE VENTE

(Traduction)

Le dixième jour de février, de l'an de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-douze ;

Devant M^{re} JEAN A. CHARLEBOIS, notaire soussigné, duement commissionné et assermenté dans et pour cette partie de la Puissance du Canada appelée la Province de Québec ;

Est comparu personnellement :

L'honorable Thomas Chase Casgrain, de la Cité de Québec, avocat et Conseil de la Reine, Procureur Général de la Province de Québec, agissant pour l'avantage et le profit du Gouvernement de Sa Majesté dans la Province de Québec, et duement autorisé, à l'effet des présentes, par un ordre du Conseil Exécutif de la Province de Québec, en date du quatre février courant (1892), et approuvé par Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur de la Province de Québec, le cinq de février aussi courant, partie de première part ;

Et Thomas G. Shaughnessy, écuyer, de la Cité de Montréal, vice-président du chemin de fer Pacifique Canadien, agissant pour lui-même et au nom de et se portant fort pour William C. Van Horne, écuyer, président de la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, et Richard B. Angus, écuyer, marchand, de la Cité de Montréal, par lequel il promet faire ratifier les présentes quand il sera requis de ce faire, partie de seconde part ;

Laquelle partie de première part a, par ces présentes, donné à bail et se démet pour toujours en faveur de la partie de seconde part, ce acceptant de la date des présentes, savoir :

DESCRIPTION DE L'IMMEUBLE.

Toute cette portion de terre située dans le quartier St-Louis de la Cité de Québec, dans la Province de Québec, formant partie d'une certaine

étendue de terrain communément appelée le Jardin du Gouverneur, et du site actuellement occupé par l'édifice de l'Ecole Normale ou "Vieux-Château St-Louis," bornée, au nord, par la rue Des Carrières, à l'est par la propriété du bailleur, tel qu'indiqué par une ligne jaune tirée dans la direction de la prolongation de la rue St-Louis à la Plateforme; à l'ouest par la propriété du gouvernement fédéral, tel qu'indiqué par une ligne jaune tirée dans la direction du côté nord-ouest de la rue Mont-Carmel; et au sud par la Plateforme, mesurant une étendue de cinquante-sept mille pieds, mesure anglaise, plus ou moins, tel que le tout est plus amplement décrit sur le plan ci-annexé, signé pour identification par les parties au présent acte et le notaire soussigné, et compris entre les lettres A, B, C, D, H, E, F et G, le dit lot de terre ainsi donné à bail formant partie d'une plus grande étendue de terrain décrite sur le plan officiel et au livre de renvoi du cadastre du dit quartier déposé dans le Bureau d'Enregistrement, sous le numéro deux mille six cent vingt-neuf et deux mille six cent trente (2629 et 2630), tel que le tout existe maintenant, avec les bâtisses dessus construites, circonstances et dépendances.

TITRE DE LA PROVINCE A LA PROPRIÉTÉ.

Une partie de la propriété deux mille six cent trente (2630) fut acquise par la Province de Québec du Gouvernement de Sa Majesté à Ottawa par un ordre en Conseil en date du treizième jour de février mil huit cent soixante-et-onze, et la partie restante, deux mille six cent vingt-neuf (2629) fut acquise du dit Gouvernement d'Ottawa, par un ordre en Conseil en date, à Ottawa, du deux février courant.

CONDITIONS DU BAIL PERPÉTUEL.

Le présent bail ou *Bail à rente* a été passé sujet aux charges et conditions suivantes que la partie de seconde part s'oblige et oblige ses héritiers et représentants légaux à exécuter de bonne foi sans demander ou retenir aucune indemnité, compensation, diminution de rente ou autre avantage, savoir :

TERRAIN PRIS DANS SON ÉTAT ACTUEL.

De prendre le dit lot de terre dans son état actuel, de souffrir toutes les servitudes passives apparentes ou cachées auxquelles le dit lot de terre peut être sujet, avec le droit de se défendre à ses propres risques et périls et de profiter et de prendre avantage de toutes les servitudes actives qui peuvent affecter le dit lot de terre, étant bien compris que la présente

clause ne comporte aucun autre droit que ceux résultant à la Province en vertu de son titre, mais que la partie de seconde part jouira de tous ces droits sans réserve ou exception.

OBLIGATION DE CONSTRUIRE UN HÔTEL SUR LE TERRAIN.

De construire à ses propres frais sur la propriété ci-dessus louée un hôtel de première classe et avec les meilleurs matériaux, les travaux du dit hôtel devant être commencés sans délai et entièrement complétés le ou vers le premier jour du mois d'août mil huit cent quate-vingt-treize ; et advenant un incendie ou la destruction de l'hôtel par quelque cause que ce soit, de reconstruire un hôtel de la même classe et du même style ; l'obligation imposée de bâtir et de rebâtir doit être considérée comme étant de l'essence de ce contrat et sans laquelle la présente convention n'aurait jamais eu lieu ; et advenant le cas où la partie de seconde part faillirait à remplir la dite obligation, le Gouvernement de Sa Majesté dans la Province de Québec, aurait droit de demander la résiliation du présent bail de manière à reprendre possession du dit lot de terre.

De faire au dit édifice et à tous autres édifices que le preneur pourra construire plus tard sur la dite propriété toutes les réparations, de quelque nature qu'elles puissent être, soit *grosses réparations* ou *réparations locatives*.

TOUTES LES TAXES DEVRONT ÊTRE PAYÉES PAR LA PARTIE
DE SECONDE PART.

De payer à la décharge de la Province, sans aucun recours contre la dite Province, toutes les taxes et cotisations générales et spéciales, taxes d'eau, etc., qui pourront être imposées sur la dite propriété et les dits édifices.

LES TERRAINS AVOISINANTS DEVRONT ÊTRE TENUS EN PARFAIT ORDRE.

De tenir le terrain entourant les édifices, et plus spécialement le terrain et les édifices en face de la Plateforme sur les côtés est, ouest et sud, dans un ordre parfait, de ne pas souffrir aucune chose qui puisse nuire ni permettre qu'aucune chose soit faite de nature à causer du dommage ou préjudice à la promenade publique, étant bien compris que l'édifice ci-dessus mentionné doit être plus particulièrement sur les côtés sus-indiqués un ornement et une amélioration à la Plateforme.

SOUVENIRS HISTORIQUES.

Toutes les médailles, armes à feu, ou autres, balles, bombes et tous les souvenirs historiques généralement quelconques trouvés pendant les tra-

vaux d'excavations pour les fondations, seront soigneusement conservés et remis au Gouvernement de cette Province; la pierre angulaire sur laquelle se trouve gravée la Croix des Chevaliers de Malte dans le mur actuel du Vieux Château, sera placée dans un endroit proéminent du mur de l'hôtel.

CONSIDÉRATION DU BAIL

Le présent bail ou bail à rente a été de plus fait pour et en considération d'une rente annuelle de douze cent cinquante piastres, que la partie de seconde part s'oblige elle-même et oblige ses héritiers et représentants légaux de payer à la dite bailleuse par paiements semi-annuels, le deux de janvier et le deux de juillet de chaque année, le premier de ces paiements devenant dû et payable le deux de juillet prochain.

Et advenant le cas où le preneur, ses héritiers et représentants légaux désireraient se prévaloir de la faculté accordée par la loi de se libérer du paiement de la dite rente, la dite rente sera capitalisée au taux de cinq pour cent; et pour assurer le paiement de la dite rente et du capital d'icelle, l'immeuble ci-dessus décrit est hypothéqué par *privilege de bailleur de fonds* jusqu'à concurrence de la somme de vingt-cinq-mille piastres;

Il est aussi convenu entre les parties :

1° Que, dans le cas de la non construction de l'hôtel ou dans le cas où la partie de seconde part refuserait ou négligerait de payer la rente, le Gouvernement de Sa Majesté dans la Province de Québec aura le droit de demander la résiliation du présent bail après due notification par écrit à cet effet;

2° Que, dans le cas de la résiliation du présent bail pour aucune des causes ci-dessus, le preneur sera obligé d'abandonner et de donner la possession au bailleur de tous les édifices et améliorations généralement quelconques qu'il pourra avoir faits sur l'immeuble sus-loué sans pouvoir réclamer aucune indemnité ou dommage en retour;

3° Le preneur aura le droit de sous-louer ou de transférer ses droits au présent bail à aucuns syndicats ou compagnie qu'il pourra former dans le but de construire et de gérer le dit hôtel, à la condition qu'il demeurera responsable de l'accomplissement de l'obligation contractée en vertu de la présente convention; mais il est bien entendu que le preneur n'aura pas le droit de sous-louer une partie seulement de l'immeuble sus-loué ou de transférer une partie de ses droits à une partie de l'immeuble seulement, pour d'autres fins que celles de l'hôtel qu'il se propose de construire; et tous transports, sous-baux à loyer faits en contravention de

cette stipulation seront nuls et de nul effet et tous les droits transférés, vendus ou sous-loués retourneront à la Couronne.

Fait et passé en la Cité de Québec, aux édifices des Départements publics, les jour, mois et an susdits, sous le numéro quatre mille cinq cent cinquante-et-un.

En foi et témoignage de ce que ci-dessus les parties ont, après lecture faite des présentes, apposé et souscrit leurs noms et les signatures, avec et en la présence du notaire soussigné.

(Signé) { “ TH. CHASE CASGRAIN, ”
 { “ THOMAS G. SHAUGHNESSY, ”
 { “ J. A. CHARLEBOIS, N.P. ”

Vraie Copie,

(Signé) “ J. A. CHARLEBOIS, N.P. ”

COPIE d'un rapport d'un Comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil, le 2 février 1892.

(Traduction.)

Sur le rapport du ministre de la milice et de la défense en date du 1er février 1892, exposant que, le 21 de janvier précédent (1892), une députation, composée du maire et d'autres délégués de la cité de Québec, avait présenté une lettre de personnes intéressées à faire ériger un nouvel hôtel dans la cité de Québec, et offrant d'acheter un emplacement, pour y construire cet hôtel, comprenant le terrain situé entre la terrasse Durham, ou Dufferin, et la rue des Carrières, en arrière, le prolongation de la rue St-Louis, dans la direction est, et la prolongation de la rue Mont-Carmel, dans la direction ouest, ce terrain comprenant partie de la propriété qui a été cédée à la province de Québec par ordre en conseil en date du 13 février 1871, pour les fins du gouvernement, et une portion du jardin connu sous le nom de Jardin du Gouverneur, appartenant au gouvernement de la Puissance ;

Qu'une somme de \$25,000.00, ou l'intérêt sur cette somme à cinq pour cent a été offerte comme prix d'achat du dit terrain.

Le ministre représente de plus qu'il a été déclaré que le gouvernement de la province de Québec était disposé à céder la portion du

dit terrain qui lui appartient pour l'objet ci-dessus indiqué, avec le consentement du gouvernement du Canada, et que celui-ci a été requis de donner ce consentement et de céder toute la portion du terrain qui lui appartient à la compagnie de l'hôtel projeté ;

Qu'il a aussi été déclaré que la construction du nouvel hôtel serait d'une grande importance pour la cité de Québec et ferait augmenter le nombre de voyageurs qui viennent y séjourner, et que le gouvernement de la province de Québec était extrêmement désireux de voir réussir le projet proposé et disposé à en faciliter la réalisation autant qu'il lui est possible ;

Qu'il a été suggéré par la délégation qu'il serait expédient que le gouvernement de la province de Québec fit lui-même la demande du lot vacant, pour transférer subséquemment tout le terrain demandé aux conditions qu'il jugera convenable ; que, à cet effet, la demande a été faite par le gouvernement de la province de Québec, le 26 janvier 1892, en vue d'obtenir un bail pour 99 ans du Jardin du Gouverneur, dans le but exposé ci-dessus, pour un loyer à un chiffre nominal ;

Qu'il appert aussi, par la dite demande, que la portion de terrain requise pour les fins de construction d'un hôtel est telle que décrite dans la lettre ci-haut mentionnée.

Dans ces circonstances, le ministre ne se considère pas justifiable de recommander que tout le jardin soit loué au gouvernement de la province de Québec, vu qu'une portion seulement en est requise pour les fins ci-dessus indiquées, et il est d'opinion que la rente à payer au gouvernement du Canada devrait être une proportion de l'intérêt sur la somme de \$25,000.00 correspondant à la dimension du terrain loué par le gouvernement du Canada par rapport à la dimension du terrain loué par la province de Québec : les bâtiments construits sur cette dernière portion n'étant d'aucune valeur, en ce qu'ils ne sont transférés que pour être démolis.

Le ministre soumet qu'il serait désirable que le gouvernement transportât à la cité de Québec telle partie du reste du terrain du jardin du gouverneur qui pourrait être requise pour prolonger la rue Mont Carmel jusqu'à la terrasse Dufferin, telle rue devant être la borne ouest du terrain employé pour les fins de l'hôtel projeté.

En conséquence, le ministre recommande qu'avis soit donné au gouvernement de la province de Québec, que le gouvernement du Canada lui louera la portion de terrain comprise entre le prolongement de la rue Mont-Carmel jusqu'à la terrasse Dufferin, et le terrain déjà

accordé au dit gouvernement de la province de Québec par l'ordre en conseil ci-dessus mentionné, et ce moyennant le paiement d'une proportion du loyer qui sera payé par la compagnie de l'hôtel correspondant à la dimension du terrain loué par les présentes par rapport à la dimension du terrain appartenant au gouvernement de la province de Québec.

Le Comité approuve ce qui précède, et autorise le Secrétaire d'Etat de transmettre une copie de cette minute au Lieutenant Gouverneur de la province de Québec, pour l'information de son gouvernement : le tout respectueusement soumis à l'approbation de Votre Excellence.

(Signé) JOHN J. MCGEE,
Greffier Conseil Privé.

Ceci est le rapport d'un Comité de l'honorable Conseil Privé du Canada auquel il est référé dans l'acte ci-dessus, entre le gouvernement de Sa Majesté pour la province de Québec, et Thomas G. Shaughnessy, passé devant J. A. Charlebois, N. P., le 10 février 1892.

(Signé) { "TH. CHASE CASGRAIN,"
"THOMAS G. SHAUGHNESSY,"
"J. A. CHARLEBOIS, N. P."

Vraie copie,

(Signé) "J. A. CHARLEBOIS, N. P."

COPIE du rapport d'un Comité de l'Honorable Conseil Exécutif en date du 4 février 1892, approuvé par le Lieutenant-Gouverneur le 5 février 1892.

No 50. SUR LA LOCATION D'UN SITE POUR LE NOUVEL HÔTEL, A QUÉBEC, ET SUR UN ARRANGEMENT TEMPORAIRE POUR LE LOGEMENT, ETC, DES ÉLÈVES DE L'ÉCOLE NORMALE LAVAL.

L'honorable Commissaire des Travaux Publics, dans un rapport en date du quatre février courant, (1892), expose : que, par un ordre de Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil, en date du deux février 1892, le Gouvernement du Canada a décidé de louer au Gouvernement

de la Province de Québec, pour les fins de la construction d'un nouvel hôtel, un certain terrain faisant partie du Jardin du Gouverneur et appartenant à la propriété déjà en la possession de la Province de Québec et sur laquelle se trouve construite la bâtisse actuellement occupée par l'école normale Laval ;

Qu'une nombreuse députation des citoyens de Québec ayant, à leur tête Son Honneur le Maire, a eu avec le Gouvernement de cette Province une entrevue, et a représenté au Gouvernement qu'une compagnie ou syndicat puissant, ayant comme président Monsieur W. C. VanHorne, président de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, était prête à construire un grand hôtel à Québec sur le site actuellement occupé par la dite école normale Laval, pourvu que le Gouvernement de cette Province puisse céder ou louer à la dite Compagnie ou syndicat le surplus de terrain voulu en gagnant vers l'Ouest de l'école normale Laval (vers le jardin du Gouverneur) ;

Attendu que la députation ci-haut mentionnée a vivement sollicité le Gouvernement de cette Province de céder à la dite compagnie ou syndicat, représenté par M. Van Horne, non seulement le site sur lequel se trouve la dite école normale Laval, mais aussi l'espace de terrain voulu en gagnant vers l'Ouest ;

Attendu que le dit M. Van Horne s'engage à payer pour le dit emplacement ou site la somme de vingt-cinq mille piastres (\$25,000) ou un loyer égal à 50/o sur la dite somme, à être partagée entre le Gouvernement fédéral et le Gouvernement de cette Province, suivant les droits respectifs des parties, tel qu'il est dit dans le rapport de Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, en date du deux février 1892 ;

Attendu qu'il est opportun d'accéder à la demande des citoyens de Québec et d'entrer en arrangement avec le dit M. Van Horne, aux fins de passer avec lui tous les contrats nécessaires pour le mettre en possession du dit site ou emplacement ;

Attendu qu'il va être nécessaire de démolir immédiatement la bâtisse actuellement occupée par la dite école normale Laval, et que, par conséquent, il sera nécessaire de pourvoir à un logement pour les élèves qui sont actuellement à la dite école normale Laval ;

Attendu que les autorités du Séminaire de Québec ont offert de prendre dans une bâtisse à eux appartement, les élèves de la dite école normale Laval, pour un prix à être débattu entre le dit Séminaire et le Gouvernement de cette Province ;

L'honorable Commissaire recommande que l'honorable Procureur-Général soit autorisé :

1° A entrer en arrangement avec le dit M. W.-C. Van Horne et la compagnie ou syndicat qu'il représente, pour la cession ou le louage du dit site ou emplacement pour le nouvel hôtel à Québec, et à passer avec lui tous les contrats nécessaires à cette fin, pour et au non du Gouvernement de la Province de Québec ;

2° A entrer en arrangement avec les autorités du Séminaire de Québec pour la pension, le couvert et tout ce qui est nécessaire aux élèves de l'école normale Laval dans les bâtisses appartenant au dit Séminaire de Québec, jusqu'à ce que le Gouvernement fasse avec le dit Séminaire un arrangement définitif, s'il y a lieu, et à passer avec le dit Séminaire de Québec, tous les contrats nécessaires à cette fin.

Certifié.

(Signé) GUSTAVE GRENIER,
Greffier Conseil Exécutif.

Ceci est l'ordre du Conseil Exécutif de la Province de Québec auquel il est référé dans l'acte ci-dessus, entre le Gouvernement de Sa Majesté pour la Province de Québec et Thomas G. Shaughnessy, passé devant J. A. Charlebois, N.P., le 10 février 1892.

(Signé) { TH. CHASE CASGRAIN,
THOMAS G. SHAUGHNESSY,
J. A. CHARLEBOIS, N.P.

NOTES.

Le terrain cédé par le Gouvernement de Québec au Syndicat formé par un certain nombre de directeurs de la Compagnie du Chemin de fer du Pacifique Canadien, en vue de l'érection d'un hôtel sur une partie de l'emplacement de l'ancien Fort Saint-Louis, à Québec, a une superficie de 57,000 pieds, dont 22,317 pris sur l'ancien Jardin du Gouverneur (propriété fédérale), et 34,683 pris sur le terrain du Vieux-Château (propriété provinciale). Le prix d'achat de tout le terrain est de \$25,000.00 ou une rente annuelle de \$1,250.00.

Aux termes de l'ordre du Conseil Privé du 2 février 1892, de l'ordre du Conseil Exécutif du 5 février 1892 et du contrat passé devant M. Jean-

A. Charlebois, notaire, le 10 février 1892, le Syndicat de l'hôtel *Château-Frontenac* doit payer la rente annuelle entière de \$1,250.00 au Gouvernement de Québec, et celui-ci doit payer au Gouvernement du Canada une partie de cette rente annuelle proportionnée à la dimension du terrain pris sur l'ancien Jardin du Gouverneur (propriété fédérale), soit \$489.40, ainsi qu'il appert par le tableau suivant :

	Dimension du terrain vendu	Valeur	Rente à 5 par cent
Fédéral :	22,317 pieds	\$9,788.00	\$489.40
Provincial :	34,688 "	15,212.00	760.60
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	57,000 pieds	\$25,000.00	\$1,250.00

Le terrain vendu au Syndicat de l'hôtel *Château Frontenac*, le 10 février 1892, était occupé en grande partie par le Vieux-Château et ses dépendances, alors à l'usage de l'école normale Laval. Le Vieux-Château, ou Château Haldimand, datait de 1784. Le "magasin des poudres" qui servait de cuisine à l'école normale, datait de 1685 et avait été construit par les ordres du marquis de Denonville, onzième gouverneur de la Nouvelle-France. Ces deux antiques constructions ont été démolies et rasées au printemps de 1892. La rue Mont-Carmel dont il est question dans l'acte ci-dessus, est désignée sous le nom de rue Mont-Calvaire dans un acte, relatif au Fort Saint-Louis, portant la date du 19 octobre 1646.

ERNEST GAGNON,

Secrétaire du département des Travaux Publics.

TABLE DES MATIÈRES

Rapport du Commissaire.....	III
Appendice No 1.—Edifices publics.....	1
Appendice No 2.—Assurances des propriétés du gouvernement.....	12
Appendice No 3 —Chemins de fer.....	15
Appendice No 4.—Ponts métalliques.....	71
Appendice No 5.—Vente du terrain du Vieux Château (Québec).....	89
