

RAPPORT GÉNÉRAL

DU

Commissaire des Travaux Publics

DE LA

PROVINCE DE QUEBEC

1891

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA LÉGISLATURE



QUÉBEC

IMPRIMÉ PAR CHARLES-FRANÇOIS LANGLOIS

Imprimeur de Sa Très Gracieuse Majesté la Reine

1891

PERSONNEL DU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

L'HONORABLE P. GARNEAU, commissaire.

SIMÉON LESAGE, assistant-commissaire.

ERNEST GAGNON, secrétaire.

GÉRARD MAQUET, ingénieur et directeur de la construction des ponts métalliques.

E. MOREAU, directeur du bureau des chemins de fer.

ELZ. CHAREST, ingénieur et directeur des travaux publics.

A.-C. GUILBAULT, registraire.

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

E. MAILLOUX, comptable.

T.-A. TRUELLE, assist.-ingénieur.

W.-G. PETRY, assist.-comptable.

J.-O. MÉTHOT, inspecteur des travaux.

ERROL BOUCHETTE, secrétaire privé du commissaire.

ALPHONSE GAGNON, sténographe et clavigraphiste.

J.-E. GARNEAU, commis.

J.-B.-C. HÉBERT, “

JOSEPH ROY, “

OCTAVE DEMERS, “

CLAUDE DÉNÉCHAUD, “

TREFFLÉ LACROIX, ingénieur des calorifères.

J.-B. SIROIS, messenger.

SYLLA COTÉ, “

A SON HONNEUR

L'HONORABLE AUGUSTE-RÉAL ANGERS

Lieutenant-Gouverneur de la province de Québec.

Le soussigné a l'honneur de présenter ci-joint le Rapport général des opérations du département des Travaux publics pour les treize mois écoulés depuis le premier octobre 1890.

Les détails circonstanciés que contiennent les rapports spéciaux sur les travaux exécutés aux divers édifices publics, sur les visites d'inspection, sur les chemins de fer, sur les ponts métalliques, suffiront à renseigner Votre Honneur et le public, sans qu'il soit besoin d'y ajouter de commentaires.

Ces détails sont consignés dans les Appendices Nos 1, 2, 3 et 4 ci-annexés.

Afin de bien faire connaître les conditions d'intervention du gouvernement dans la construction des ponts métalliques, je crois devoir les consigner ici :

1o Dans chaque cas, l'emplacement exact du pont est fixé par l'ingénieur du gouvernement.

2o La municipalité intéressée fournit le terrain nécessaire à la construction des culées et des chemins d'approche.

3o La municipalité paie au gouvernement la valeur des supports en maçonnerie et d'un tablier ou superstructure en bois, d'après les estimations de l'ingénieur du service officiel des ponts métalliques.

4o Le gouvernement, lorsque cette somme a été payée par la municipalité, fait construire à ses frais exclusifs, le pont tout entier, avec superstructure ou tablier métallique.

5o La municipalité peut faire, à ses frais, les chemins d'approche, mais si la municipalité préfère en payer à l'avance la valeur au gouvernement, d'après les estimations de l'ingénieur officiel, ces travaux sont exécutés par les soins et sous la direction du département des Travaux publics.

6o Les ponts ainsi construits par le gouvernement pour les municipalités, restent les propriétés de ces dernières, qui doivent les entretenir et en prendre soin indéfiniment. Ils ne doivent pas être des ponts de péage.

Respectueusement soumis,

(signé) P. GARNEAU,

Commissaire des Travaux publics.

Département des Travaux publics,

Québec, 1er décembre 1891.

APPENDICE N° 1.

EDIFICES PUBLICS.

A L'HONORABLE P. GARNEAU,

Commissaire des Travaux Publics.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport général des travaux en cours d'exécution et à exécuter aux édifices publics sous le contrôle du bureau de l'Ingénieur des Travaux Publics du 1er octobre 1890 jusqu'à ce jour.

EDIFICES DU PALAIS LÉGISLATIF ET DES DÉPARTEMENTS PUBLICS.

Les travaux aux murs d'enceinte n'ont pas été continués.

La plupart des chemins sur le terrain de l'édifice ont été empierrés et les trottoirs renouvelés ou réparés. Il y aurait toutefois à refaire certaines passerelles et à entretenir les allées.

Des travaux de maçonnerie ont été exécutés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la bâtisse, au point de vue de l'entretien.

En plusieurs endroits les murs extérieurs devront être rejointoyés.

Les planchers en bois demandent à être renouvelés, surtout dans les passages, où ils sont presque totalement usés. La tuile pourrait avantageusement remplacer le bois. Dans les voûtes de sureté, ceux des planchers qui devaient être réparés ont été recouverts en tuile.

La plupart des travaux de menuiserie ont été exécutés par les menuisiers du Département, moins toutefois quelques cuvrages particuliers qui ont été confiés à des entrepreneurs, vu le manque d'outillage nécessaire à nos ouvriers pour les exécuter.

L'appareil calorifère a subi quelques modifications et réparations indispensables.

La tôle de la couverture a été renouvelée, réparée et même peinte en certains endroits ainsi que les dalles et dallots.

Des travaux assez considérables à la tuyauterie et à la plomberie sont devenus indispensables, et il a fallu remédier à certains défauts, renouveler une partie des tuyaux à l'eau que la rouille avait détériorés ainsi que plusieurs cabinets d'aisances qui ne fonctionnaient nullement et qui étaient une cause permanente d'insalubrité.

L'escalier en fer de la tour centrale a été peinturé afin de protéger le métal que la rouille gâtait, et quelques réparations indispensables, faites par les ouvriers du Département, à chacun des étages, ont mis cette partie de l'édifice dans un état convenable.

Les changements de quelques bureaux ont entraîné de nouveaux ameublements et certains travaux de menuiserie, de plâtrerie, de plomberie et de peinture; d'ancien meubles réparés ont pu servir dans certains cas.

Les murs des corridors du soubassement ont été badigeonnés ainsi que ceux de différents bureaux.

Quelques menus travaux d'entretien ont eu lieu aux appareils de sonnerie électrique, de lumière électrique et de téléphone ainsi qu'aux gazomètres.

A la veille de la dernière session, des travaux de réparation urgents et d'entretien assez considérables au Palais Législatif, qui avaient été remis par le passé, ayant été ordonnés, le Département a fait exécuter les parties les plus indispensables, et cette année les travaux ont été continués et seront terminés sous peu.

Afin de protéger l'édifice contre la foudre il faudrait pourvoir à l'installation de paratonnerres.

Un ascenseur pour le service des Départements ainsi que pour l'usage du public serait indispensable, et la place assignée devrait être auprès de l'entrée sur la rue Grande-Allée.

Il a été fait certaines réparations aux enduits et à la plâtrerie des salles des séances, mais il reste encore à faire la peinture des parties en bois et en enduit qui devient de plus en plus indispensable.

Les tapis de ces salles ont été renouvelés.

Je crois qu'il serait opportun de faire construire une cave du côté sud de la bâtisse, pour y placer les gazomètres, afin d'éviter les émanations du gaz dans l'édifice.

PALAIS DE JUSTICE DE QUÉBEC.

L'ameublement fixe de certains bureaux a été réparé. A la Cour Criminelle quelques changements ont eu lieu pour l'aménagement de la salle d'audience. Des sièges ont été posés dans les galeries, de nouveaux stores ont été fixés aux croisées et quelques améliorations ont été apportées à l'ensemble de l'ameublement.

Les tuiles des planchers ont été renouvelées et réparées en différents endroits.

Le conduit de fumée de la cheminée étant insuffisant, il a fallu y poser un tuyau additionnel, ce qui a nécessité en partie sa démolition et sa reconstruction.

Tous les châssis de l'édifice ont été peints à neuf et les vitres mastiquées de nouveau ; ce travail était devenu indispensable car la boiserie de ces ouvertures était presque à nu.

Les tambours sur la cour ont été agrandis de manière à mettre à l'abri des intempéries des saisons les entrées qu'ils protègent et à couvrir parfaitement, en même temps, les perrons et les marches.

Quelques-uns des trottoirs ont été réparés, et d'autres refaits à neuf. Il en reste cependant certains autres à renouveler tant sur les façades que dans la cour.

Il a été construit un escalier meunier de l'étage des mansardes conduisant au faite de la tour centrale. Ce travail a été fait par les menuisiers du Département.

De menus réparations d'entretien ont été faites à la couverture.

Des crêtes ont été posées en ornementation sur le faite des toits des pavillons.

Il faudrait maintenant la pose de paratonnerres afin de protéger la bâtisse contre la foudre.

Certaines cellules au sous-sol ont été converties en voûtes de sûreté, afin de répondre au besoin des bureaux placés à cet étage.

ÉCOLE NORMALE LAVAL, QUÉBEC.

Des réparations indispensables ont été faites à certaines parties de l'édifice et aux bâtisses y attenant, surtout à la couverture. La maçonnerie, la menuiserie et la peinture ont été reprises en différents endroits par les ouvriers du Département.

Le gouvernement a fait l'acquisition d'un terrain sur la Grande-Allée aux fins d'y ériger une nouvelle construction pour cette école normale.

Les plans et devis pour ce nouvel édifice, qui ont été préparés par M. Emile Tanguay, architecte, de Québec, sont terminés et prêts pour la demande des soumissions.

On verra plus loin l'acte par lequel le gouvernement a acheté des Dames Religieuses de l'Hôtel-Dieu le terrain destiné à l'érection d'un grand édifice pour l'école normale Laval, à Québec.

PRISON DE QUÉBEC.

La couverture a été renouvelée en entier en tôle galvanisée à deux des ailes de la bâtisse, ainsi que les dalles et dallots.

La plus grande partie des cheminées ont été réparées ; quelques-unes qui n'étaient d'aucune utilité ont été démolies jusqu'au niveau de la couverture.

Il a été fait des travaux assez considérables aux murs d'enceinte et aux tours placées aux angles du terrain. Il en a été de même pour les murs tout autour de l'édifice.

Ces différents murs et tours ont été réparés et rejointoyés partout, sauf cependant certaines parties au haut de la bâtisse, pour lesquelles les travaux ont dû être abandonnés faute d'appropriation.

Ces réparations devront être continuées afin de protéger les murs contre les intempéries.

Une partie de la clôture en bois qui menaçait de tomber, a été renouvelée. Le caveau aux légumes a été réparé et la sole renouvelée.

Il y a eu en outre quelques menus travaux d'entretien et de réparations urgentes. Il en a été de même pour la plomberie, la peinture et la gazerie.

Les divers tuyaux pour le gaz sont dans un très mauvais état. Ils devront être renouvelés presque partout.

L'abat-jour sur le toit a aussi subi certaines réparations indispensables.

L'appareil de chauffage aura bientôt besoin de réparations assez considérables.

Il y aurait aussi à pourvoir à l'entretien de quelques unes des bâtisses qui sont sur le terrain et qui se détériorent faute de réparations indispensables.

BUREAU DES ARCHIVES.—RUE STE-ANNE, QUÉBEC.

La bâtisse a été vendue aux Frères des Ecoles Chrétiennes, mais le Gouvernement en a gardé l'usage jusqu'au 1er mai 1893.

SPENCER WOOD.

La loge du portier, dont il avait été fait mention l'année dernière, a été construite près du chemin St-Louis, à l'entrée principale, sur le terrain. Les travaux de cette bâtisse ont été poussés avec vigueur, et les plans ont été exécutés d'une manière satisfaisante. Cette construction doit être terminée et livrée cet automne.

Il n'y a eu que peu de réparations d'entretien, tant au Château qu'aux autres bâtisses sur le terrain.

PALAIS DE JUSTICE DES TROIS-RIVIÈRES.

Il faudrait refaire les planchers de certains bureaux. La porte d'entrée principale devrait ouvrir en dehors, et un tambour devrait être construit, afin d'abattre le froid en hiver. Les trottoirs devront être réparés ou renouvelés en plusieurs endroits. Les plinthes qui protègent le pied des murs, à l'extérieur, sont à enlever et à remplacer.

Des caves ayant été creusées en dessous du niveau des assises, il serait urgent de refaire en partie les fondations sous les murs des voûtes.

Quelques travaux en peinture deviennent indispensables, surtout aux croisées et dans certains bureaux.

Les nouvelles voûtes devraient être pourvues de volets et de portes de fer doubles ; sans quoi elles ne sauraient être à l'épreuve du feu.

Quelques réparations urgentes doivent être faites à la couverture, et plusieurs dalles et dallots sont à renouveler.

L'appareil de chauffage demande certaines améliorations auxquelles il faut s'attendre avant longtemps.

Le luminaire est défectueux et le système d'éclairage actuel laisse à désirer.

PRISON DES TROIS-RIVIÈRES.

Les réparations les plus urgentes ont été faites à cet édifice, entre autres à la maçonnerie, en différents endroits, aux enduits, à la menuiserie d'une partie du hangar à bois. On a fait aussi quelques travaux de peinture et des réparations à la couverture.

Il serait nécessaire de changer la forme des persiennes actuelles afin de les éloigner des atteintes des prisonniers qui les détériorent.

Il faudrait maçonner deux des croisées du deuxième étage qui ne sont d'aucune utilité et qui même peuvent servir d'issue aux détenus pour s'évader.

La glacière étant complètement délabrée il faudrait la renouveler.

Le chaperon en bois du mur de clôture est dans un bien mauvais état ; il devrait être refait et le mur lui-même rejointoyé.

Il y aurait à renouveler environ soixante-quinze pieds de clôture, refaire le tambour de l'entrée principale et ventiler les cabinets d'aisance. Les portes grillées des cellules sont défectueuses dans leur forme, et il arrive par ce fait que les prisonniers peuvent s'évader. Il y aura, en conséquence, des réparations à faire à ces portes.

BUREAUX DU GOUVERNEMENT AUX TROIS-RIVIÈRES.

Ces bureaux ont été abandonnés et les meubles en ont été transportés à Québec.

PALAIS DE JUSTICE DE SHERBROOKE.

Il n'y a eu de fait jusqu'à ce jour que peu de réparations d'entretien à l'édifice, cependant les travaux suivants sont en voie d'exécution. La construction d'une cloison dans le bureau du shérif et la démolition de la cloison actuelle; des réparations à la plâtrerie et à la menuiserie, y compris les portes et vitraux ainsi que la boiserie du perron et des rampes de l'entrée principale; la ventilation des cabinets d'aisance au rez-de-chaussé et au premier étage, la réfection des dalles et dallots, la pose d'un tuyau de grès pour le drainage.

Quelques meubles et tapis ont été renouvelés et un appareil téléphonique a été posé au bureau du shérif.

Le système de chauffage actuel ne peut plus souffrir de réparations durables; il devrait être remplacé par un appareil à l'eau chaude.

PRISON DE SHERBROOKE.

La porte cochère du mur d'enceinte a été renouvelée. Quelques travaux d'entretien sont devenus indispensables tant à la maçonnerie qu'à la menuiserie et à la peinture.

Les trottoirs sont en partie à renouveler ou à réparer.

Les murs d'enceinte ainsi que ceux de la Prison devront être rejointoyés.

Certaines réparations à la couverture et à la plomberie seront nécessaires.

Il y aurait de plus à poser la tuyauterie nécessaire à l'intérieur, afin d'éclairer la bâtisse à la lumière du gaz.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE SOREL, DISTRICT DE RICHELIEU.

Les travaux qui restaient à faire pour parachever la nouvelle voûte et la rendre complètement à l'épreuve du feu sont à se continuer et seront terminés sous peu. Des casiers ont été construits et fixés aux pans des murs à l'intérieur, et une petite galerie a été placée à demi hauteur d'étage afin de faciliter les recherches par les employés du bureau du protonotaire.

Le plancher en bois de l'ancienne voûte de sûreté a été remplacé par un plancher en béton.

Les trottoirs sur les rues Charlotte et Sainte-Sophie ainsi que ceux qui conduisent de la rue à l'édifice ont été renouvelés.

La clôture sur la rue Sainte-Sophie a été enlevée et remplacée par une autre plus solide et plus convenable.

Dans les caves, au pied des murs de refends, aux endroits où les assises sont exposées à surbaïsser à cause des tranchées que l'on a pratiquées, il a été fait des murs de soutènement afin de protéger l'ancienne maçonnerie. Les caves ont été creusées et nivelées. Il a fallu remplacer quelques lambourdes et faire quelques travaux en menuiserie, peinture et plomberie tant au Palais de Justice qu'à la Prison.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE SAINT-JOSEPH BEAUCE.

Le canal d'égoût a été remplacé par un tuyau de drainage, les enduits aux plafonds de la Prison ont été repris, le mur d'enceinte rejointoyé ; la couverture du tambour de l'arrière de la bâtisse a été refaite ainsi que certaines parties des trottoirs.

Les tuyaux à l'eau et les chantepleures devront être en partie renouvelées.

Les travaux d'installation d'un appareil de chauffage à l'eau chaude sont en voie d'exécution ainsi que la pose de cabinets d'aisance à l'intérieur de la bâtisse.

Diverses chambres et passages ont été badigeonnés et peints. On a creusé des caves pour le charbon, et exécuté aux murs des fondations des travaux importants.

L'insuffisance de l'espace nécessaire dans la voûte de sûreté du protonotaire, pour le placement des documents, démontre la nécessité qu'il y a de construire une annexe à la voûte actuelle.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE FRASERVILLE.

L'ancien puisard était devenu insuffisant, vu ses petites dimensions, cela a nécessité la construction d'un nouveau puisard plus grand, qui vient d'être terminé.

Il a été fait une clôture autour du terrain, vu qu'il n'y avait aucune espèce d'enclos pour le protéger.

Il a été fait certaines réparations au drainage et à la ventilation des lieux d'aisances, de même qu'à la couverture, aux cheminées, à l'ameublement, etc,

L'appareil de chauffage demande certains changements et réparations tout à fait indispensables afin de distribuer la chaleur d'une manière plus uniforme dans tout l'édifice.

Il reste encore quelques menus travaux à faire à la menuiserie, maçonnerie, plomberie et peinture.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE CHICOUTIMI.

La couverture ainsi que les dalles et dallots ont été réparés et quelques travaux en peinture ont été exécutés.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE RIMOUSKI.

La bâtisse a été pourvue d'un appareil de chauffage à l'eau chaude.

L'on a creusé de nouvelles caves pour y déposer le charbon et deux soupiraux ont été pratiqués sur la façade afin de laisser pénétrer la lumière et aider à la ventilation.

Les travaux de réparation ayant rapport à l'installation du nouveau système de chauffage ont été exécutés, mais il resterait à faire certaines améliorations à l'ameublement de la salle des séances, et à repeindre la peinture en divers endroits.

Le mur d'enceinte de la prison a été rejointoyé et la maçonnerie du reste de l'édifice a été reprise où il y avait lieu.

La couverture a été réparée, et les dalles et dallots remplacés pour la plupart par de nouveaux.

La clôture construite sur le front du terrain a été peinte à neuf et une nouvelle barrière a remplacé l'ancienne. Le reste des palissades a été blanchi à la chaux.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE SWEETSBURGH.

Il n'y a eu de fait que de menues réparations d'entretien à cet édifice, sauf la réfection d'une partie des clôtures qui tombaient en ruine et qu'il fallait relever et réparer à neuf.

Il serait urgent de pourvoir à quelques changements améliorant l'ameublement fixe actuel.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DES ILES DE LA MAGDELEINE.

Cette bâtisse n'a pas reçu la visite d'un ingénieur du département depuis plusieurs années, et il y a lieu de s'attendre, d'après les demandes faites, à des réparations assez coûteuses d'ici à peu de temps.

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

Quelques menus ouvrages de réparation ont été faits à l'intérieur de l'édifice. La construction du mur d'enceinte du Palais de Justice, qui avait été commencée l'an dernier, est à se continuer, et les travaux devront être terminés sous peu. L'installation de la lumière électrique au Palais de Justice est une question à l'étude.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE MONTMAGNY.

Des travaux de réparations indispensables sont en cours d'exécution. Le drainage doit être amélioré et l'on est à construire un nouveau puisard. Les murs d'enceinte de la prison sont rejointoyés, et la maçonnerie refaite en certains

endroits, aux cheminées en particulier. Il ne restera à faire en travaux additionnels que quelques menus ouvrages en menuiserie et plomberie, et quelques réparations à la couverture. L'appareil calorifère demanderait à être renouvelé ; malgré les réparations que l'on a pu faire aux poêles actuels, ils ne peuvent durer longtemps et il faut s'attendre à devoir adopter bientôt un nouveau système. Le chauffage à l'eau chaude répondrait parfaitement au besoin de l'édifice.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE STE-SCHOLASTIQUE.

Les murs de la façade de l'édifice ainsi que ceux de refend ont beaucoup souffert ; la pierre de parement est endommagée et se détache du reste de la maçonnerie en certains endroits, de sorte que des travaux indispensables sont devenus nécessaires, afin de remettre cette bâtisse dans un bon état d'entretien.

La maçonnerie du mur d'enceinte de la prison devra être rejointoyée.

Les planchers ainsi que les cabinets d'aisance de la prison devront subir des réparations urgentes.

L'ameublement de la salle des séances devra être en partie renouvelé.

Des travaux de peinture seront requis ainsi que des réparations à la couverture.

Le rapport du grand juré recommande de construire un annexe à la bâtisse pour y loger le geôlier.

Il serait nécessaire de changer l'appareil de chauffage actuel.

Il y aura à pourvoir à la ventilation tant au Palais de Justice qu'à la prison.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE BEAUHARNOIS.

La nouvelle voûte à l'épreuve du feu a été pourvue de casiers, et l'ameublement fixe de l'ancienne a été en partie déplacé et refait à neuf, de même que celui de la salle des séances.

La couverture en ferblanc a été renouvelée en tôle galvanisée, ainsi que les dalles et dallots.

Les murs d'enceinte ont été rejointoyés.

Quelques améliorations ont été apportées à l'appareil calorifère de manière à donner une meilleure distribution de la chaleur dans certains appartements de l'édifice.

Il y a eu de plus certains travaux en peinture et en plâtrerie.

L'approvisionnement d'eau au moyen de l'aqueduc de l'endroit devient nécessaire. Il faudrait pour cette fin brancher un tuyau sur celui de la corporation et le conduire à l'édifice, et établir en même temps le système de closets au Palais de Justice, de même qu'à la prison.

L'ameublement de la chambre du juge a été renouvelé en entier ainsi que le tapis.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON D'ARTHABASKA.

Des travaux de première nécessité ont été exécutés cette année.

La voûte de sûreté du protonotaire n'était pas à l'épreuve du feu ; il a fallu démolir et reconstruire les reins de cette voûte et en réparer les volets de fer, puis refaire en béton le plancher qui était en bois.

Des murs de clôture de la prison ont été reconstruits dans la partie qui a écroulé vers le printemps dernier ; le reste a été réparé et rejointoyé ainsi que certaines parties des murs du corps principal de l'édifice.

La plâtrerie a été reprise en différents endroits et surtout dans la salle des séances. Quelques travaux en peinture ont été exécutés de même qu'à la couverture du hangar en bois.

Il y aurait plusieurs changements à faire à l'ameublement de l'ensemble de l'édifice.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE PERCÉ.

Il a été posé un appareil calorifère à eau chaude à cet édifice.

Des boyaux (hose) en caoutchouc en longueur suffisante ont été placés dans la bâtisse, à chaque étage, en cas d'incendie.

La couverture du logement du geôlier, qui était en bardeaux, a été refaite en tôle galvanisée. Il y aurait maintenant à pourvoir aux réparations indispensables qui restent à faire à l'intérieur de cette bâtisse.

La chambre de réunions des avocats a été meublée ; et dans la salle des séances le fauteuil du juge a été renouvelé.

Il n'y a eu que quelques réparations à la menuiserie et à la peinture.

La clôture qui limite le terrain du Palais de Justice, tant sur le front que sur les côtés, doit être en partie renouvelée et réparée.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE NEW-CARLISLE.

Il est requis pour cet édifice quelques travaux en peinture, et aussi une petite annexe devant servir de cuisine au geôlier.

Des travaux d'entretien et de reconstruction de la clôture du terrain sont devenus nécessaires.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE SAINT-HYACINTHE.

L'écroulement de la partie du mur d'enceinte de la prison a nécessité certains travaux de maçonnerie. Le reste du mur a été rejointoyé. Les marches du perron sur la façade ont été réparées.

Quelques changements ont été faits¹ aux volets en fer de la voûte de sûreté du bureau du protonotaire afin de mettre ce lieu parfaitement à l'abri du feu.

Diverses réparations à la menuiserie et à la peinture ainsi qu'à l'ameublement deviennent nécessaires.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE BRYSON (PONTIAC).

Des plans et devis pour l'érection d'un Palais de Justice et prison, sur le terrain choisi par le gouvernement à Bryson, dans le comté de Pontiac, ont été exécutés au bureau de l'Ingénieur du Département; des soumissions ont été demandées et un contrat signé pour la construction de cet édifice. L'entrepreneur est tenu de livrer le 31 décembre 1892, la bâtisse terminée. Les travaux ont été commencés le 14 juillet dernier; ils ont été continués depuis, et ils se poursuivent actuellement d'une manière satisfaisante. La maçonnerie des fondations devra être terminée cet automne, et durant l'hiver, les matériaux nécessaires pour le reste de la construction seront préparés et rendus sur les lieux afin de ne pas retarder les travaux au printemps prochain.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE JOLIETTE.

La couverture a subi des réparations indispensables.

L'appareil de chauffage a été réparé temporairement en attendant que l'on change le système actuel, ce à quoi il faut s'attendre d'ici à une année; car le mode présentement en usage ne peut être longtemps utilisé sans entraîner de graves inconvénients.

Il y aura à refaire la majeure partie des clôtures et des trottoirs autour de l'édifice.

Les meubles de la salle des séances devront être pour la plupart renouvelés.

Quelques travaux en peinture tant à la menuiserie qu'au mur de la bâtisse deviennent nécessaires afin de tenir l'édifice dans un bon état d'entretien.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON D'AYLMER.

Les trottoirs ont été en partie renouvelés et réparés où il y avait lieu. Les travaux d'entretien ordinaire ont été de peu d'importance cette année.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE LA MALBAIE.

Les murs d'enceinte de la prison ont été rejointoyés et réparés ainsi que ceux de la bâtisse.

Les cheminées de la prison ont été refaites et réparées dans la partie qui dépasse les toits.

Le quai sur le front du terrain, devra subir des réparations assez considérables avant longtemps ; il en est de même pour la clôture autour de ce terrain.

HULL.

La municipalité de Hull a donné à l'entreprise la construction de l'édifice devant servir de palais de justice et prison, dont les plans et devis ont été préparés au bureau de l'Ingénieur du Département.

Cette bâtisse est commencée maintenant et en voie de construction.

MONTREAL.

Les différents édifices du Gouvernement dans cette ville, comprenant le Palais de Justice, la Prison, des écoles normales [Jacques-Cartier] et McGill, etc., ayant été placés sous la surveillance d'architectes de cette ville, ceux-ci ont fait des rapports sur les divers travaux exécutés sous leur contrôle, que l'on trouve annexés ci-après.

Les architectes du Palais de Justice et de l'Ecole Normale Jacques-Cartier sont MM. Perrault et Mesnard. L'architecte de l'Ecole Normale McGill est M. J. Wright.

On trouvera plus loin les actes d'achat de terrains destinés à l'érection d'une nouvelle prison commune pour le district de Montréal.

REMARQUES.

En faisant l'inspection des édifices dans les divers districts, les officiers du Département ont examiné les voûtes de sûreté, et partout où elles ont été trouvées défectueuses, un rapport a été fait en conséquence et plusieurs d'entr'elles ont été réparées et mises à l'épreuve du feu.

Il en reste encore un certain nombre qui devront subir des réparations et changements devenus nécessaires.

Le tout humblement soumis,

ELZ. CHAREST,

Ingénieur et directeur des travaux publics.

Département des Travaux Publics. }
Québec, 1er novembre 1891. }

RAPPORT DE MM. PERRAULT ET MESNARD.

Montréal, 14 novembre 1891.

ERNEST GAGNON, ECR,

Secrétaire,

Département des Travaux publics,

Québec.

Monsieur,

Tel que requis par votre lettre du 9 courant, nous avons l'honneur de vous transmettre le rapport suivant des travaux exécutés à Montréal, sous notre direction, depuis le 1er octobre 1890.

PALAIS DE JUSTICE,

Rue Notre-Dame.

Les travaux faisant partie du contrat passé devant Mtre Cy. Tessier, N. P., le 1er septembre 1890, pour l'étage additionnel, sont presque terminés à l'extérieur, et il reste à faire les enduits et la menuiserie intérieure.

En dehors du contrat, une partie des ouvrages ordonnés par le Département a été exécutée et le reste devra se faire d'ici au printemps. Voici l'énumération de ces ouvrages :

Renouvellement de l'appareil de chauffage en changeant la vapeur pour l'eau chaude.

Renouvellement du système d'éclairage en changeant les tuyaux à gaz de plomb en fer.

Reconstruction des murs intérieurs à cause de leur état de détérioration et de faiblesse.

Renouvellement d'une partie de la charpente des étages inférieurs pour la même raison.

Caves additionnelles construites en maçonnerie pour servir de chambres aux fournaises.

Nouvel égoût principal à travers le Champ de Mars avec reliement dans les caves à cause de l'insuffisance et du manque de profondeur de celui de la rue Notre-Dame.

Installation d'un système perfectionné de ventilation artificielle.

Cheminée spéciale pour servir aux fins de la ventilation et du nouveau système de chauffage.

La plupart de ces travaux ont été faits partie le jour et partie la nuit, afin de ne pas retarder le fonctionnement des Cours de justice et éviter le déménagement, et tout a été remis en ordre le 1er septembre, tel que demandé par le Barreau et les honorables Juges.

Le renouvellement d'une partie du mobilier a de plus été ordonné à M. Philippe Vallière, et la plus grande partie de ces ouvrages est prête à livrer.

Nous évitons de surcharger le présent rapport avec le détail de tous ces travaux, et les raisons majeures qui ont forcé le Département de les faire exécuter ; mais en cas de nécessité, nous avons l'honneur de vous référer à nos rapports des 21 et 23 janvier 1891, 17, 21 et 26 février, 24 avril, 15 et 22 mai, 6, 9 et 16 juillet, 28 octobre et 2 novembre.

ECOLE NORMALE JACQUES-CARTER,

Rue Sherbrooke.

La reconstruction des murs de la façade est terminée, suivant contrat du 18 juin 1890 ; certains travaux supplémentaires ont été ordonnés et sont en grande partie exécutés, tels que :

Renouvellement de la plomberie et du système de chauffage.

Réparations à la couverture.

Réparations aux enduits et blanchissage.

Installation nouvelle de la bibliothèque et de la chapelle, y compris autel, sacristie et tribune.

Echelles de sauvetage à l'extérieur.

Restauration des escaliers centraux.

Renouvellement des planchers des corridors, des principales salles et de l'entrée.

Pêintures et vernis de la menuiserie.

Tous ces ouvrages ont été faits d'après une cédule de prix sur le même principe que les travaux pour la restauration de la façade et par les mêmes entrepreneurs.

Instructions ont été données à M. P. Vallière de préparer à des meubles pour chapelle, bibliothèque, quelques classes, et de réparer une grande partie des meubles actuels, et ces travaux sont presque terminés.

Les raisons qui ont amené ces divers travaux et le détail de leur exécution sont expliqués dans nos rapports des 27 octobre et 18 novembre 1890, 26 février 1891, 24 avril et 15 mai.

Nous demeurons,

Monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

(Signé) PERRAULT & MESNARD,

Architectes.

RAPPORT DE MM. WRIGHT ET FILS, ARCHITECTES, SUR LES TRAVAUX DE L'ÉCOLE NORMALE MCGILL A MONTRÉAL.

(Traduction.)

Montréal, 14 novembre 1891.

Ernest Gagnon, écuier.

Secrétaire du Département des Travaux Publics,

Québec.

Monsieur,

Conformément à votre demande nous avons l'honneur de vous transmettre notre rapport sur les travaux exécutés sous notre direction, à Montréal, depuis le 1er juillet 1890.

Les réparations jugées nécessaires au vieil édifice de l'école normale McGill et confiées à des entrepreneurs au mois de juillet 1890, ont été complétées dans l'automne de la même année. Ces réparations consistaient dans le renouvellement de la toiture, la construction de nouveaux planchers, d'escaliers et de chassiss, le creusement du soubassement, l'étalement des murs, etc. L'édifice était dans une condition très insalubre ; les appareils de chauffage et de ventilation, qui étaient très imparfaits, ont été remplacés par des appareils de Smead, Dowd et Compagnie, et ceux-ci ont donné la plus grande satisfaction. Le drainage a été terminé dans l'été de 1891.

Au mois de mars 1891 le contrat pour la nouvelle bâtisse (aile) a été signé, et cette construction est maintenant presque terminée et prête à recevoir l'ameublement. Les chambres du concierge sont placées dans le deuxième soubassement, au niveau de la rue du Palais. Dans le premier soubassement sont les classes techniques, les salles de récréation, les appareils de Smead, Dowd et Compagnie et les privés.

Au rez-de-chaussée, qui est au niveau de celui du vieil édifice, sont les classes, les chambres pour leçons de choses, la bibliothèque et les entrées principales ouvrant sur le vaste corridor aux extrémités duquel sont deux escaliers conduisant au soubassement et à l'étage supérieur. A cet étage supérieur sont les classes

de démonstration, de dessin et de musique, les chambres de lecture, le laboratoire et les bureaux.

La construction entière est pourvue de toutes les améliorations adoptées dans les écoles modernes.

Nous avons l'honneur d'être,

Monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

(Signé) WRIGHT & SONS.

ACTE D'ACHAT D'UN TERRAIN POUR L'ÉRECTION D'UNE ÉCOLE NORMALE, A QUÉBEC.

L'an mil huit cent quatre-vingt-onze, le douzième jour de mars, ont comparu devant le Notaire Public, pour la Province de Québec, Canada, résidant en la Cité de Québec, soussigné :

La Communauté des Dames Religieuses de l'Hôtel-Dieu de Québec, établie et faisant affaires en la Cité de Québec, représentée aux présentes par les Révérendes Dames Supérieure, Assistante, dépositaire et discrètes, toutes religieuses professes formant le conseil de la dite communauté, d'une part.

Et Sa Majesté la Reine Victoria, représentée à cet acte par l'honorable Pierre Garneau, de Québec, Commissaire des Travaux Publics de cette Province, dûment autorisé par un ordre en Conseil portant le numéro 147 et la date de ce jour (douze mars courant).

La dite partie de la première part, de l'agrément et consentement de son supérieur ecclésiastique, a par ces présentes baillé, vendu et concédé à titre de rente foneière et perpétuelle, avec la garantie de droit, à la partie de la seconde part, ce acceptant le dit honorable Pierre Garneau, tous les droits de propriété et autres quelconques dans un terrain situé en la cité de Québec, sur le niveau nord de la Grande-Allée, faisant partie du clos de la Tour No. 3, indiqué en rouge et par les lettres A. B. C. D. sur le plan annexé à la minute des présentes, et signé par les parties et par le notaire *ne varietur* ; contenant une superficie de cinq cent quatre mille (504,000) pieds, mesurant six cent sept (607) pieds sur la Grande-Allée, sept cent (700) pieds dans la ligne A.B., huit cent trente (830) pieds dans la ligne B.C., et sept cent trente deux (732) pieds dans la ligne C.D., le tout plus ou moins, et sans aucune garantie quelconque de mesure, cet immeuble faisant partie du lot (4,381) quatre mille trois cent quatre-vingt-un sur le plan et dans le livre de renvoi officiels du cadastre pour le quartier Montcalm de la cité de Québec, l'autre partie du même lot appartenant à la venderesse. Tel que le tout est actuellement, avec les servitudes actives et passives, et pour, par le gouvernement de cette Province, jouir, faire et disposer du dit immeuble en toute propriété à compter du premier mai prochain (1891), la dite communauté de l'Hôtel-Dieu se réservant la lisière de terrain de vingt pieds qui se trouve comprise entre la ligne B.C., et la rue Claire-Fontaine et indiquée sur le dit plan ; laquelle lisière de terrain est destinée à l'élargissement de la dite rue Claire-Fontaine lorsque la

dite communauté de l'Hôtel-Dieu en sera venue à une entente avec la corporation de la cité de Québec à ce sujet ; donnant toutefois à l'acquéreur un droit de passage absolu sur le dit terrain et renonçant à toutes servitudes quelconques en faveur du dit acquéreur.

Cette concession et vente est faite à la charge par le gouvernement de cette province, qui s'y oblige :

1o. De payer à la dite communauté des dames religieuses de l'Hôtel Dieu, au dépôt de la dite communauté, ou au procureur dûment fondé d'icelle en son bureau à Québec, la somme de quinze cents piastres courant de rente foncière, annuelle et perpétuelle, payable le premier mai de chaque année, et dont le premier paiement écherra et se fera le premier mai mil huit cent quatre-vingt-douze, la dite rente rachetable à cinq par cent au capital de trente mille piastres courant, et au paiement de laquelle rente et du capital susdit, l'acquéreur a obligé et hypothéqué spécialement à titre de bail de fonds le dit terrain sus vendu.

2o. De clôre seul, à perpétuité, le dit terrain lorsqu'il sera voisin de la dite communauté, et mitoyennement avec les autres voisins suivant la loi, et aussi de se conformer à l'ouverture et entretien de toutes rues, chemins, cours d'eau et trottoirs qui sont établis et pourront être établis à l'avenir, ainsi qu'aux servitudes dérivant de la situation des lieux, sans que la dite communauté soit tenue d'y contribuer en aucune manière.

3o. De fournir à ses frais à la dite communauté de l'Hôtel-Dieu une copie des présentes dûment enregistrée.

Convenu que le gouvernement de cette province ne pourra établir ou faire établir en aucun temps sur le dit terrain, des abattoirs ou tanneries, manufactures de savon, de chandelle, d'huile, de colle, de ciment ou autres établissements considérés comme dangereux et insalubres.

Convenu de plus que le dit gouvernement de cette province pourra en aucun temps après le premier mai mil huit cent quatre-vingt-seize, mais pas avant, mettre fin au paiement de cette rente annuelle de quinze cents piastres, en remboursant à la dite communauté de l'Hôtel-Dieu, la somme de trente mille piastres courant, capital susdit.

Et aux présentes, est intervenu Son Eminence le Cardinal Elzéar Alexandre Taschereau, Archevêque de Québec.

Lequel après avoir pris communication du présent acte de concession et vente, a dit et déclaré qu'il l'approuve, confirme et ratifie dans tout son contenu, et veut et consent qu'il soit suivi et exécuté selon ses forme et teneur.

Et pour l'exécution des présentes les dites parties ont élu leur domicile irrévocable, savoir : le dit acquéreur au Département des Travaux Publics, et la venderesse au dépôt en le dit Hôtel-Dieu de Québec, ou en la demeure de son procureur où les paiements se feront.

DONT ACTE,

Fait et passé à Québec, au principal parloir extérieur du dit Hôtel-Dieu, quant aux dites dames religieuses, et au bureau du Département des Travaux Publics, quant au dit acquéreur, sous le numéro six mille quatre cent quatre-vingt-dix-huit des minutes du notaire soussigné.

En foi de quoi les parties ont signé avec le notaire, lecture faite ; cet Acte ayant aussi été contresigné par le Secrétaire du département des Travaux Publics, suivant la loi.

(Signé),	" CATHERINE DE ST-BARBE, Supérieure."
"	" MARIA SARA DE STE-URSULE, Assistante."
"	" ELÉONORE DE ST-ROCH."
"	" M. ADÉLAÏDE DE ST-BONAVENTURE."
"	" M. ELISE DE ST-STANISLAS."
"	" M. PHILOMÈNE DE STE-THÉRÈSE DE JÉSUS."
"	" ANATHALIE DE ST-EUGÈNE, Dépr. de la Com."
"	" P. GARNEAU."
"	" ERNEST GAGNON, Sec. Dépt. T. P."
"	" E. A. CARD. TASCHEREAU, Arch. de Québec."
"	" C. LABRECQUE, N.P."

ACTES D'ACHAT DE TERRAINS POUR L'ÉRECTION D'UNE NOU- VELLE PRISON DANS LE DISTRICT DE MONTRÉAL.

Le neuvième jour du mois de février de l'année de Notre Seigneur, mil huit cent quatre-vingt-onze,

Devant Mtre Henri-Alexandre-Abdon Brault, notaire public, soussigné, dûment admis pour la Province de Québec, résidant à Montréal, dans le district de Montréal,

Est comparu M. James Inglis Roy, de la paroisse du Sault-au-Récollet,

Lequel a, par ces présentes, vendu et transporté, avec toute garantie de droit, à Sa Majesté la Reine Victoria, représentée, aux présentes, par l'honorable Pierre Garneau, de Québec, en sa qualité de Commissaire des Travaux Publics de la Province de Québec, par un ordre du Lieutenant-Gouverneur en Conseil, portant le No 79, et daté, à Québec, le trente-et-un janvier dernier, à ce présent et acceptant acquéreur pour la dite Reine Victoria et ses représentants, l'immeuble ci-après décrit, savoir : Une terre située en la dite paroisse du Sault-au-Récollet, dans le district de Montréal, de trois arpents de front sur trente arpents de profondeur, le tout plus ou moins, le surplus, si aucun se trouve, devant être pour le bénéfice de l'acquéreur, sans aucune réclamation de la part du vendeur pour augmentation du prix de vente ; bornée en front par la Rivière des Prairies, sur la profondeur par les terres de Saint-Laurent ; d'un côté, au Nord-Est, par la propriété de Pierre Larose ou ses représentants, et de l'autre côté, par la propriété de François Prévost, ou ses représentants, avec deux maisons, granges et autres bâties dessus construites.

Le dit immeuble actuellement désigné sur les plan et livre de renvoi officiels de la dite paroisse du Sault-au-Récollet, sous le numéro deux cent soixante-et-dix-huit (No 278), tel que le tout se trouve, sans aucune exception ni réserve.

TITRE.

Le vendeur a acquis le dit immeuble de M. George Alfred D'Anglars, cultivateur, du Sault-au-Récollet, suivant acte passé devant Mtre W. de M. Marler, notaire, le deuxième jour de décembre, mil huit cent soixante-et-dix-neuf, et dûment enregistré au bureau d'enregistrement des comtés d'Hochelaga et Jacques-Cartier, sous le numéro 5933, l'acquéreur reconnaissant avoir reçu les titres du dit immeuble.

DÉCLARATION DU VENDEUR.

Le vendeur déclare :

1o Que le dit immeuble est tenu en *franc aleu roturier*, en vertu d'un acte de commutation accordée par les Seigneurs, et passé devant Mtre P. Lacombe, notaire, le seize février mil huit cent quarante-sept ;

2o Que le dit immeuble n'est grevé d'aucunes hypothèques ni redevances quelconques, sauf de celles ci-après mentionnées ;

3o Que toutes les taxes et cotisations tant générales que spéciales sur le dit immeuble ont été ou seront payées jusqu'au premier mai prochain (1891).

POSSESSION.

Pour, par le dit acquéreur, jouir, faire et disposer de l'immeuble ci-dessus vendu, en pleine et entière propriété, avec possession immédiate, sujet à occupation par le vendeur jusqu'au premier mai prochain, sans paiement de loyer.

CONDITIONS.

La présente vente est faite aux conditions suivantes que le dit acquéreur sera tenu d'observer et remplir, savoir :

- 1o De payer toutes les taxes et cotisations qui peuvent être imposées sur le dit immeuble, à compter du premier jour de mai prochain ;
- 2o De prendre le dit immeuble en son état actuel ;
- 3o De payer le coût du présent acte et de l'enregistrement d'icelui.

PRIX.

La présente vente est ainsi faite pour et en considération du prix et somme de dix-huit mille piastres courant, que le dit acquéreur s'oblige payer pour et à l'acquit du dit vendeur à M. James Roy, marchand de Montréal : 1o La somme de cinq mille cinq cents piastres maintenant due en vertu d'un acte de vente et transport devant Mtre W. de M. Marler, N. P., le deux décembre mil huit cent soixante-et-dix-neuf et dûment enregistré, comme susdit, au bureau d'enregistrement d'Hochelaga et Jacques-Cartier, sous le No. 5933, et jusqu'au paiement de la dite somme d'en payer l'intérêt ou de la partie qui n'aura pas été payée, au taux de six pour cent par année, à compter de ce jour, et payable semi-annuellement le premier jour des mois de mai et novembre chaque année. 2o Une autre somme de quinze cents piastres aussi actuellement due en vertu d'un acte d'obligation du dit James Inglis Roy au dit James Roy, passé devant Mtre W. de M. Marler, N. P., le septième jour de mars mil huit cent quatre-vingt-cinq, aussi dûment enregistré au dit bureau d'enregistrement, le 19 mars 1885, sous le No. 17347, et jusqu'au paiement de la dite somme, de payer l'intérêt sur icelle ou sur la partie non payée, au taux de six pour cent par année à compter de cette date, et payable semi-annuellement le neuvième jour des mois de mars et septembre chaque année.

Bien que le montant exact de cette dernière hypothèque ne soit que de quinze cents piastres, cependant l'immeuble ci-dessus décrit est en outre hypothéqué pour une somme additionnelle de cent piastres comme sûreté collatérale du remboursement des frais, etc., qui pourraient être encourus.

Et quant à la différence du prix de vente, savoir, la somme de onze mille piastres, cette dite somme a été payée comptant, lors de la passation des présentes, dont quittance et décharge complète est, par ces mêmes présentes, donnée.

A ces présentes, est comparu M. James Roy, du dit Sault-au-Récollet, le créancier ci-dessus nommé et qualifié.

Lequel a déclaré avoir eu et reçu, lors de la passation des présentes, du Gouvernement de la Province de Québec, la somme de sept mille piastres, montant en capital des deux hypothèques ci-dessus, dont quittance et décharge complète est donnée, le comparant se réservant son recours personnel contre le vendeur, pour le paiement des intérêts à lui dûs jusqu'à ce jour.

Ce fut ainsi fait et passé en la cité de Montréal, dans le bureau du Gouvernement, sous le numéro quatre mille quatre cent quarante-six.

Et ont les dites parties signé avec et en la présence de M. Ernest Gagnon, de Québec, en sa qualité de Secrétaire du Département des Travaux Publics, et avec et en la présence du notaire soussigné, après lecture faite.

(Signé,)

P. GARNEAU.

"

ERNEST GAGNON.

"

JAMES ROY.

"

JAMES I. ROY.

"

H. A. A. BRAULT, N. P.

Ce neuvième jour du mois de février de l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-onze ;

Devant Mtre H. A. A. Brault, notaire public, soussigné, dûment admis pour la Province de Québec, résidant à Montréal, dans le district de Montréal ;

Est comparu M. Harry McLaren, cultivateur, de la paroisse du Sault-au-Récollet ;

Lequel, a, par ces présentes, vendu et transporté avec garantie de droit à Sa Majesté la Reine Victoria, représentée aux présentes, par l'honorable Pierre Garneau, de Québec, Commissaire des Travaux Publics de la Province de Québec, par un ordre du Lieutenant-Gouverneur en Conseil, portant le No. 79 et daté à Québec le trente-et-un janvier dernier, à ce présent et acceptant, acquéreur pour la dite Reine Victoria et ses représentants, l'immeuble suivant, savoir : Un certain lot de terre ou ferme situé dans la dite paroisse du Sault-au-Récollet, portant les numéros deux cent soixante et dix-neuf et deux cent quatre-vingt, (279 et 280) des plan et livre de renvoi officiels de la dite paroisse du Sault-au-Récollet, dans le comté d'Hochelaga, la dite ferme, contenant environ deux arpents de front sur trente arpents de profondeur, le tout plus ou moins, sans garantie de mesure précise, bornée en front, au nord-ouest par la Rivière des Prairies, sur la profondeur par le lot numéro deux cent cinquante ; du côté nord-est, par le lot No. 278, et du côté sud-ouest par le lot numéro deux cent quatre vingt-sept, du dit plan officiel, avec une maison en bois et autres bâtisses dessus construites.

TITRE.

Le vendeur a acquis le dit immeuble de M. William D. McLaren marchand de Montréal, suivant acte passé devant Mtre O. Marin, N. P., le vingt-huitième jour du mois de novembre 1889, dûment enregistré au bureau d'enregistrement d'Hochelaga et Jacques-Cartier, sous le No. 31881.

L'acquéreur reconnaît avoir reçu le titre de la dite propriété.

DÉCLARATIONS DU VENDEUR.

Le vendeur a déclaré :

1. Que le dit immeuble est tenu en *franc aleu roturier*, lequel a été commué et le prix de commutation payé.
2. Que le dit immeuble est clair de toutes hypothèques et redevances, sauf, celle ci-après mentionnée.
3. Que toutes les taxes et cotisations générales et spéciales affectant le dit immeuble ont été ou seront payées jusqu'au premier mai prochain 1891.

POSSESSION.

Pour, par le dit acquéreur, jouir, faire et disposer du dit immeuble vendu par les présentes, en pleine propriété avec possession immédiate, sujet à l'occupation par le vendeur, sans paiement de loyer, jusqu'au premier mai prochain.

CONDITIONS.

La présente vente est faite sujette aux conditions suivantes que le dit acquéreur s'oblige d'observer et de remplir, savoir :

1. De payer toutes les taxes et cotisations qui pourront être imposées sur le dit immeuble, à compter du premier jour de mai prochain.

2. De prendre le dit immeuble tel qu'il se trouve actuellement.
3. De payer le coût du présent acte de vente et de l'enregistrement d'icelui

PRIX.

La présente vente est ainsi faite pour et en considération de la somme de huit mille cinq cents piastres courant, sur et en déduction de laquelle le dit acquéreur s'oblige de payer la somme de deux mille deux cents piastres pour et à l'acquit du dit vendeur et de ses auteurs à Richard F. Smith, boulanger de Montréal, le treizième jour de janvier mil huit cent quatre-vingt-douze, mais pas auparavant sans le consentement du dit créancier, avec intérêt à six par cent par année, payable semi-annuellement le treizième jour des mois de janvier et de juillet de chaque année, le premier paiement devant compter de ce jour pour devenir dû le treizième jour de juillet prochain (1891), et les autres versements de six mois en six mois jusqu'au parfait paiement de la dite somme.

La dite somme de deux mille deux cents piastres est la balance restant due sur le prix de vente de l'immeuble ci-dessus décrit, mentionné en un acte de vente consenti par Dame Marguerite Sarah Michaud *et al* en faveur de John Molson *et al*, devant Mtre O. Brousseau, N.P., le trentième jour de septembre mil huit cent soixante-et-quatorze, enregistré au bureau d'enregistrement de Montréal, le trois octobre suivant, sous le No. 81,522 ; le dit William D. McLaren, s'étant postérieurement chargé de payer la susdite somme pour et à l'acquit de ses auteurs, et finalement le dit Richard F. Smith en étant devenu le seul créancier, par et en vertu d'un certain acte de transport exécuté devant Mtre W. de M. Marler, notaire, le vingt-deux de novembre mil huit cent quatre-vingt-sept, enregistré au bureau d'enregistrement de Hochelaga et Jacques-Cartier, le vingt-huit du même mois sous le No. 24052 et consenti au dit Smith par George R. Grant, qui était devenu créancier de la dite somme par et en vertu d'un acte de transport en sa faveur par la dite Dame M. Sarah Michaud *et al*, et exécuté devant Mtre C. Cushing notaire, le treizième jour de janvier 1885, et enregistré au bureau d'enregistrement de Hochelaga et Jacques-Cartier, le vingt-trois du même mois, sous le No. 17048.

Et quant à la balance de six mille trois cents piastres, l'acquéreur l'a payée au vendeur lors de la passation des présentes.

Dont quittance par le vendeur.

Ce fut ainsi fait et passé en la cité de Montréal, dans le bureau du Gouvernement, sous le numéro quatre mille quatre cent quarante-sept; et signé par les dites parties avec et en la présence de M. Ernest Gagnon, de Québec, en sa qualité de Secrétaire du Département des Travaux publics, et avec et en la présence du notaire soussigné, après lecture faite.

(Signé,)

P. GARNEAU.

“

H. McLAREN.

“

ERNEST GAGNON.

“

H. A. A. BRAULT, N.P.

APPENDICE N° 2.

VISITES ET EXPLORATIONS.

EXPLORATION D'UNE LIGNE DE CHEMIN DE FER QUI TRAVERSERAIT LES COMTÉS
DE LÉVIS, DORCHESTER, BELLECHASSE, MONTMAGNY, L'ISLET,
KAMOURASKA, ETC., (GRAND ORIENTAL).

PREMIER RAPPORT DE M. TÊTU.

Québec, 16 janvier 1889.

A l'honorable PIERRE GARNEAU,

Commissaire des Travaux Publics

Québec.

MONSIEUR,

Le 15 septembre dernier j'avais l'honneur de recevoir du Département des Travaux Publics les instructions suivantes, savoir :

“ ROMUALD TÊTU, Ecr.,

“ *Arpenteur,*

“ St-Gervais.

“ MONSIEUR,

“ Une partie des renseignements demandés par le rapport du Comité d'Agriculture, etc., adopté par l'Assemblée Législative le 14 juin 1886, étant déjà en la

possession du Département des Terres de la Couronne, l'exploration dont vous avez été chargé par lettre du 31 août dernier devra avoir pour objet principal de trouver un passage facile pour un chemin de fer, et de dresser un relevé des niveaux de St-Anselme au lac Etchemin, et du lac Etchemin à la frontière, en passant par Ste-Justine; vous devrez aussi faire un semblable relevé depuis le lac Etchemin en suivant une direction Nord-Est jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick.

“ Tout en faisant ces relevés, en vue de la construction éventuelle d'un chemin de fer, c'est-à-dire en tenant compte des rampes et courbes à franchir ou à éviter, etc., etc., vous voudrez bien noter vos observations sur la valeur du sol et les différentes essences forestières que vous rencontrerez dans le cours de votre expédition.

“ Si vous trouvez des indices de dépôts miniers, il faudra aussi les signaler et emporter des échantillons de minerais que vous ferez déposer au département des Travaux Publics.”

En conformité des instructions ci-haut, je suis parti de Saint-Anselme le 24 septembre dernier avec les hommes dénommés dans la seconde partie des instructions, savoir: Napoléon Bérubé, de Ste-Anne Lapocatière, Arthur Dussault, de l'Islet, Charles Hoffman, de Berthier, F.-X. Lamarre, de St-Valier, et François Pouliot, de St-Michel, et huit hommes désignés comme portefaix dans la susdite seconde partie des instructions.

Au point de départ, à St-Anselme, sur la voie d'évitement du chemin de fer Québec Central, j'étais à une hauteur de 332.74 au-dessus du niveau du fleuve St-Laurent vis-à-vis Québec, à marée basse, et à 15 pieds au-dessus du niveau des eaux de la rivière Etchemin, qui est à une distance de 324 pieds de la dite voie d'évitement du Québec Central.

La direction générale que j'ai suivie jusqu'à aujourd'hui, c'est-à-dire depuis St-Anselme jusqu'à la décharge du lac Etchemin, distance de trente milles, a été “ Sud-Est.”

De St-Anselme à Ste-Claire, distance de cinq milles, j'ai suivi le côté Nord-Est de la rivière Etchemin, et, sur ce parcours, je n'ai rencontré aucun obstacle sérieux. Pas de rochers, pas de petites rivières ou ruisseaux tributaires de l'Etchemin, le terrain ne donnant qu'une légère ascension graduelle de un par cent pieds.

En laissant le village de Ste-Claire, et en suivant toujours la rive Nord-Est de la rivière Etchemin, j'ai rencontré un ravin dans lequel coule un ruisseau connu sous le nom de Ruisseau du Moulin. Ce ravin a une profondeur de vingt-sept pieds sur une longueur de six cents pieds, mais il y a beaucoup de terre chaque côté qui servira à combler quasi en entier l'espace du ravin ; cette terre est du sable et du gravier.

En continuant ma course, j'ai rencontré en la même paroisse de Ste-Claire quelques légers bancs de gravier à couper, mais ce surplus sera nécessaire pour ballast ou remplir ce qui manquera de terre à certains endroits voisins, et ce, à trois ou quatre endroits différents avant d'arriver à la rivière des Abénakis. A cette rivière Abénakis, toujours en la paroisse de Ste-Claire, il sera nécessaire de construire un pont de vingt pieds de longueur environ. Après avoir traversé la rivière des Abénakis, je suis arrivé sur un terrain à peu près horizontal qui n'a présenté aucun obstacle quelconque, et ce sur un parcours de cinq milles, c'est-à-dire jusqu'à l'endroit où se trouve le village de la paroisse de St-Malachie. De là jusqu'aux limites Nord de la paroisse de St-Léon de Standon, le terrain étant plus inégal, j'ai dû faire un certain nombre de légères courbes, et, dans ce parcours, je suis parvenu à établir une ligne ne donnant que quinze pieds par mille de 5280 pieds.

En entrant dans la paroisse de Standon, j'ai rencontré la rivière appelée " Ruisseau d'eau chaude " qui nécessitera un pont d'environ vingt pieds de longueur. Les eaux du ruisseau qui sillonnent cet endroit dans un terrain d'alluvion, a, par les années, élargi son lit naturel, mais, toutefois, le terrassement qui y sera nécessaire devra remettre le ruisseau dans son cours primitif, ne laissant qu'une longueur de pont telle que mentionnée plus haut.

Dans le parcours de cette ligne, il se rencontre du roc à deux endroits, un de 50 pieds de longueur et l'autre de 60 pieds.

A l'extrémité sud de la paroisse de Standon, j'ai aussi rencontré la rivière des Fleurs qui nécessitera un pont de vingt pieds de longueur.

Le parcours de la ligne, dans toute l'étendue de la paroisse de Standon, présente une rampe minime sur un sol de gravier facile à déblayer.

Un demi mille après avoir traversé la rivière des Fleurs, je suis arrivé à la montagne dite " Montagne de l'Original." Cette montagne se dirige de l'Est à l'Ouest, et le pied va se baigner dans les eaux de l'Etchemin. J'ai cherché et

étudié plusieurs coulées à travers cette montagne afin^{de} de pouvoir la traverser sans la contourner, ce qui eût allongé la ligne d'environ deux milles. J'ai été obligé de faire quatre ou cinq tracés pour obtenir le résultat ci-haut mentionné ; je suis parvenu à trouver une coulée qui offre cependant une rampe plus considérable que précédemment, mais toutefois, très praticable, et, pour pouvoir prendre cette coulée, j'ai dû traverser la rivière Etchemin deux fois, cette dernière décrivant à peu près un demi cercle à cet endroit. Les ponts qui y seront nécessités pourront avoir une longueur respective de chacun soixante-quinze pieds de longueur, vu que la rivière est très resserrée dans ses rives dans toute cette partie de la paroisse de Standon.

Le parcours suivi pour traverser la dite montagne est de deux milles et demi en longueur.

En laissant la montagne Original et me dirigeant vers la décharge du lac Etchemin, j'ai traversé une troisième fois la rivière Etchemin. Le pont qui sera nécessité aura une longueur d'environ soixante-quinze pieds ; c'est à cet endroit où je me trouve, à trente milles du point de départ à St-Anselme.

A la décharge du lac Etchemin nous sommes à une altitude de 848.22 pieds, desquels, si l'on déduit les 332,74 pieds, élévation à laquelle nous nous trouvions au départ à St-Anselme, il reste une ascension sur le parcours précité de 515.48, qui, divisés par les trente milles parcourus, donne une ascension de 17.18 par mille de 5280 pieds au mille, ou 0.33 pieds par cent pieds.

Toutefois, comme l'ascension ne peut être uniforme, suivant le calcul précédent, je dois ajouter, pour votre information, Monsieur le commissaire, que, dans tout ce parcours de trente milles, je n'ai établi aucune partie du chemin avec une rampe dépassant un pied par cent pieds.

Comme je l'ai fait remarquer plus haut, j'ai presque toujours longé la rivière Etchemin depuis St-Anselme jusqu'au pied de la Montagne l'Original ; et sur tout son parcours, cette rivière, qui est rapideuse, offre une quantité de chûtes rapides, qui, avec peu de travail, formeraient autant de pouvoirs d'eau capables d'être utilisés à tout genre d'industries.

Cette partie explorée depuis St-Anselme jusqu'à la montagne l'Original est presque toute en culture, et il n'y a, à proprement parler, aucune forêt exploitable, la colonisation s'étant emparé depuis longtemps de ces terrains qui sont tous propres à l'agriculture.

Le sol, qui est pour ainsi dire uniforme sur tout ce parcours, est léger, sablonneux, quelquefois rocailleux, offrant un bon paturage ; mais toujours assez riche. Les habitants, à en juger par la construction de leurs établissements, semblent jouir d'une aisance au-delà de la moyenne : ce qui laisse à présumer qu'après tout, le sol est riche et rémunérateur.

C'est à la montagne à l'Original où nous entrons pour ainsi dire dans la forêt ; il y a encore un certain nombre de lots de terre sous licence, et les habitants des environs contractent encore pour les compagnies qui y font commerce de bois. Cependant la quantité des billots que l'on y coupe chaque année est relativement petite, cette partie ayant été exploitée depuis un grand nombre d'années déjà par les MM. Hall et Atkinson.

En faisant une visite préliminaire au lac Etchemin et au-delà, j'ai constaté que cette partie s'étendant jusqu'à la frontière offre un grand territoire, dont la forêt est quasi encore vierge. Nous sommes là à peu près à la hauteur des eaux, le sol est plus riche que celui que nous avons traversé, et il y a là espace pour plusieurs paroisses qui devront, avant longtemps, s'y ériger, si surtout, il peut s'établir une bonne voie de communication ; c'est le manque de communications qui retarde la colonisation dans cette partie du comté de Dorchester, qui pourrait recevoir encore des milliers de colons qui y trouveraient une subsistance facile.

A Standon, un M. Tom Smith me dit qu'il a trouvé de l'or sur sa propriété ; il a creusé un puits dans une veine de quartz d'environ 36 pieds de profondeur, lequel j'ai visité, mais il n'a pu me procurer les échantillons que je lui demandais, et je ne fais cette remarque d'apparence d'or que sur la foi du propriétaire.

La partie Sud-Ouest de l'Original renferme un grand nombre de filons d'amiante que l'on découvre sur le passage ; j'ai dégagé de la montagne certains fragments de pierre accolés à l'amiante, lesquels j'ai déposés au département, suivant instructions.

On constate à cet endroit la présence du fer, et ce, en quantité considérable, car j'ai éprouvé beaucoup de difficultés à me servir de mes instruments ; cette perturbation qu'éprouvent les instruments se fait sentir dans la partie ouest de la dite montagne.

J'ai suspendu mon exploration le 24 décembre pour permettre aux hommes d'être dans leurs familles le premier de l'an.

Je me permettrai de faire remarquer à l'honorable Commissaire que les pluies .
continuelles et torrentielles des mois d'octobre, novembre et décembre derniers
ont nécessairement retardé les travaux de l'exploration.

Et malgré toute la meilleure volonté possible nous n'avons pu procéder à
nos opérations pendant ces jours exceptionnellement orageux.

Avec le présent rapport, j'ai l'honneur de vous remettre ci-joint les plans et
profils des travaux exécutés jusqu'au 24 décembre dernier.

Le tout humblement soumis.

J'ai l'honneur d'être,

Honorable Monsieur,

Votre très dévoué serviteur,

(Signé) ROMUALD TÊTU,

Arpenteur.

Les plans, profils, etc., qui accompagnent ce rapport, sont déposés aux ar-
chives du Département des Travaux Publics.

ERNEST GAGNON,

Secrétaire.

DEUXIEME RAPPORT DE M. TÊTU.

St-Gervais, 14 mai 1889.

A l'honorable PIERRE GARNEAU,

Commissaire des Travaux Publics,

Québec.

HONORABLE MONSIEUR,

Par le présent, j'ai l'honneur de continuer le rapport de mes travaux exécutés dans les comtés de Dorchester, Bellechasse et Montmagny, etc., depuis le 10 janvier dernier, en conformité des instructions reçues de votre département le 15 septembre dernier, et les subséquentes, en date du 20 janvier aussi dernier.

Le 10 janvier dernier, je continuais mes explorations au-delà de la montagne de l'Orignal, dans le comté de Dorchester.

Je me suis dirigé vers le lac Etchemin, suivant le cours d'eau appelé "Décharge du Lac," et ce, jusqu'au lac lui-même, distance de 5 milles de l'embouchure de cette décharge dans la rivière Etchemin.

En suivant la vallée de la rivière Etchemin, au-delà de l'Orignal, je n'aurais pu atteindre le point dénommé en mes instructions savoir: le lac Etchemin. D'ailleurs, la visite de cette vallée qui se dirige à l'Est m'a suffisamment prouvé, depuis, qu'un passage pour un chemin y était quasi impraticable, à moins de faire des dépenses très considérables, car la montagne l'Orignal se prolongeant à l'Est aussi, ne laisse qu'un passage très étroit pour la rivière, et ce, entre des rives escarpées. Le lac Etchemin, long de trois milles et large d'un demi mille, est à une altitude de 1069 pieds du niveau du fleuve St-Laurent, à Québec, marée basse.

Pour me conformer aux instructions données, j'essayai de suite à me diriger vers l'Est en laissant le lac, mais les montagnes qui en bordent la rive Nord m'ont forcé de continuer ma course jusqu'à la tête du lac, et ce, sans pouvoir me diriger à l'Est, et sans pouvoir même y trouver un passage laissant des rampes possibles.

Ceci vous sera démontré par le plan additionnel ci-joint et dénommé : “ *Ligne de ceinture sur le côté Nord du Lac Etchemin.*”

J’ai dû rebrousser chemin au pied du lac, et, la rive Sud de ce dernier offrant un passage facile, je l’ai suivi sur tout son parcours et un mille et demi au-delà, à savoir : jusqu’à la vallée de la rivière Famine, qui se dirige vers l’Est.

J’ai là changé ma course et me suis dirigé vers l’Est en suivant la belle vallée de la rivière Famine, traversant ainsi les townships Ware et Langevin, dans le comté de Dorchester, les townships Bellechasse et Roux, dans le comté de Bellechasse, et le township Rolette, dans le comté de Montmagny, endroit où j’ai discontinué mes opérations à la fonte des neiges.

La distance ainsi parcourue à l’Est, depuis mon entrée dans la vallée de la rivière Famine, est d’environ vingt-quatre milles et un quart, faisant une distance totale de trente-trois milles depuis la montagne de l’Orignal.

A l’endroit où j’ai commencé à longer la rivière Famine, cette dernière se trouve à une élévation de onze cent quatre-vingt pieds (1180) au-dessus du St-Laurent.

Sur le parcours de ces vingt-quatre milles et quart, j’ai rencontré :

1. La rivière Aquaam, qui a une élévation de douze cent vingt pieds (1220).
 2. Une petite rivière appelée rivière Noire et tributaire de la rivière Aquaam, élévation : 1350 pieds.
 3. Une autre petite rivière Noire, dans le township Roux, élévation : 1300 pieds.
- C’est dans ces deux rivières que j’ai trouvé la plus grande élévation savoir : 1420 pieds.
4. Une petite rivière appelée “ Blanche ” dans le township Roux, élévation : 1280 pieds.
 5. Enfin, la rivière Ligneuse entre les comtés de Bellechasse et Montmagny, élévation : 1335 pieds.

Cependant, toutes ces rivières n’en ont que le nom, car ce sont des cours

d'eau d'un petit volume, et n'offrant aucune difficulté digne de mention dans la construction d'une voie ferrée.

Bois.

Tel que dit dans mon rapport en date du 19 janvier dernier, la forêt, dans presque toute cette partie parcourue, a déjà été exploitée par les compagnies qui ont fait flotter leurs bois par la rivière Famine, la rivière Etchenun, la rivière du Sud et leurs divers tributaires.

Toutefois, les townships Langevin et Roux possèdent de magnifiques érablières et terres boisées en mérisier.

Mes instructions étant de me diriger au Nord-Est à partir du lac Etchemin, mais d'où je n'ai pu sortir pour les raisons ci-haut énumérées, et étant obligé de revenir aussi tôt que possible vers l'endroit et direction à moi intimés, à savoir : les environs du chemin Taché, j'ai donc naturellement allongé mon parcours. Et pour conserver les niveaux nécessaires, je me suis trouvé, en me rapprochant ainsi des Alléghanays, à contourner plusieurs montagnes qui sont sur la partie Sud de la dite chaîne de montagnes. Cependant, je dois dire et ajouter que quelques milles plus au Sud, à savoir, dans les townships Langevin, Bellechasse, Panet, Talon ou Sud de Rolette, une ligne de chemin eût été plus facile et plus économique.

Sol.

Ces townships sont d'un sol extrêmement fertile, des plus propres à l'agriculture, et les forêts sont bien boisées de bois marchand, tandis que presque toute la distance parcourue sur mon tracé n'offre qu'un sol plus rocailleux, et ceci est dû à sa position toujours voisine des montagnes.

RAMPE.

Toutefois, malgré la proximité de ces montagnes, qu'il m'a fallu quelquefois contourner, j'ai sans cesse et toujours conservé une rampe facile ne dépassant jamais un pied par cent pieds, à l'exception d'un demi-mille où il m'a fallu donner dix-huit pouces par cent pieds.

Cette partie ayant été parcourue en hiver, je n'ai trouvé aucun indice de minerai quelconque, et aucune information sur ce sujet ne nous a été donnée, malgré les nombreuses demandes que j'ai faites.

Ces quelques remarques explicatives vous seront peut-être utiles pour l'examen des plans que j'ai l'honneur de vous transmettre aujourd'hui avec le profil du dit chemin projeté. Lequel examen vous convaincra, j'ose l'espérer, que j'ai apporté toute l'attention et fait toute la diligence possible dans l'exécution des devoirs que j'avais à remplir.

Le tout humblement soumis,

J'ai l'honneur d'être

Honorable monsieur,

Votre très humble et obéissant serviteur,

(Signé,)

R TÊTU,

A. P.

Les plans et profils qui accompagnent ce rapport sont déposés aux archives du Département des Travaux Publics.

ERNEST GAGNON,

Secrétaire.

TROISIÈME RAPPORT DE M. TÊTU.

Saint-Gervais, 8 mars 1890.

L'HONORABLE PIERRE GARNEAU,

Commissaire des Travaux Publics,

Québec.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous transmettre, par la présente, la suite du rapport des explorations que, depuis le 1er juin dernier, j'ai faites dans les comtés de Dorchester, Bellechasse, Montmagny, l'Islet et Kamouraska.

A la date ci-haut citée, et en vertu des instructions reçues de votre département, je me remettais à l'œuvre pour continuer mon ouvrage laissé à l'ouest du lac Long, en arrière de St-Paul de Montmagny, distance de soixante-et-trois milles du point de départ original, à St-Anselme, comté de Dorchester.

Je crois devoir vous faire remarquer de suite que le lac Long n'est réellement qu'à une distance de trente-huit milles de St-Anselme (ligne directe), mais, dans ce rapport, j'ai compté tous les milles parcourus depuis mon départ de St-Anselme et suivant : 1. la rivière Etchemin jusqu'à la rivière Famine, dans le township de Ware, comté de Dorchester ; 2. une ligne Nord-Est à partir de cet endroit pour aller rejoindre le chemin Taché près du lac Long.

A cet endroit, je suis à une hauteur de 1450 pieds au-dessus du niveau de la mer et dans un pays de montagnes, mais la ligne que j'ai suivie se trouve dans une vallée fertile, bien boisée en érables, merisiers, etc., à travers laquelle coulent un bon nombre de petits ruisseaux, tributaires du lac.

Cette vallée s'étend j'usqu'au lac Joli, c'est-à-dire jusqu'au 72ième mille de notre parcours, et à cet endroit j'ai traversé le chemin dit Chemin des Anglais, à une distance de $\frac{1}{4}$ de mille du chemin Taché.

En laissant le lac Long, j'aurais désiré rejoindre le chemin Taché par une ligne plus courte que celle que j'ai suivie, (et j'ai indiqué sur le plan, par des lignes diagonales, *cross sections*, cette ligne aussi très praticable); mais en me rapprochant ainsi soudainement du chemin Taché, j'aurais allongé le parcours que j'avais à faire vers l'Est, direction générale que j'avais à suivre.

Depuis le 72ème mille à aller au lac Moussière, au 78ème mille, le terrain est généralement plat, quoique sur la gauche du parcours on remarque une élévation continue et parallèle à la ligne. Le sol est sablonneux, mais dans le voisinage du lac le terrain est marécageux. Il y a une quantité considérable d'épinette marchande dans cette localité, mais cette épinette n'est pas de grandes dimensions.

Du 78ème mille au 81ème mille, le sol est d'excellente qualité. Au 80ème mille, j'étais à un mille Nord-Ouest du village de Ste-Appoline.

Au 82ème mille, j'ai traversé la ligne de division entre les comtés Montmagny et l'Islet. Du 82ème mille au 85ème mille j'ai traversé un "dos de cheval," banc de gravier magnifique qui serait d'une valeur incalculable pour terrassement et remblais dans la construction d'un chemin de fer.

Du 85ème mille au 100ème mille j'ai suivi la vallée de la rivière Noire (qui est la décharge du lac Violon) sur un parcours d'environ 10 milles, me tenant toujours sur le versant nord du coteau. La belle localité dans laquelle je me suis trouvé ici m'a permis de parcourir environ 15 milles dans une direction quasi droite, à travers une forêt richement boisée en épinettes, de fortes dimensions et en un peu de bois de pin. De chaque côté, sur les hauteurs, il y a de magnifiques érablières.

Au 100ème mille, j'ai traversé la route Elgin, à 4 milles S. E. du village de Ste-Perpétue. Ici le sol contient quelquefois du sable, quelquefois du gravier.

J'ai ensuite suivi le côté nord d'un des tributaires de la rivière Métawackwansis, mais je me suis aperçu que j'aurais dû suivre la rive Sud, où je n'aurais pas eu à traverser de creux ravins, à travers lesquels circulent certains ruisseaux à rives escarpées, tous des tributaires de la dite rivière Métawackwansis. J'ai indiqué sur le plan, de la même manière que déjà décrite, la ligne que j'aurais dû suivre. Les côtes qui bordent cette vallée sont recouverts de blocs erratiques en granit solide.

Avant d'arriver dans la vallée de la rivière Ouelle, au 110ème mille, il faut

traverser une hauteur qui donne une rampe de 9 pouces par 100 pieds. Ces derniers 10 milles sont pauvres en bois et peu propres à la colonisation ; ça et là, on remarque quelques lopins de terre assez bonne ; ça et là, des dépôts d'alluvion.

Le lac Ste-Anne se trouve au 111ème mille ; le côté Ouest du lac est très ondulé et le côté Est est composé de larges blocs erratiques en quartz et en granit ; avec un peu plus de temps et d'étude il eût été possible de détourner le lac et revenir rejoindre le tracé au 113ème mille.

Au 112ème mille, j'ai traversé la ligne de division entre les comtés de l'Islet et de Kamouraska. De ce point au 117ème mille le tracé est facile : longues tangentes, légères rampes ; mais le sol est pauvre.

Du 117ème au 123ème mille, le pays est montagneux, et si l'on excepte un peu de cèdre, il n'y a pas beaucoup de bois marchand. Ici j'ai traversé la route de St-Philippe de Néri à un demi ($\frac{1}{2}$) mille du chemin Taché, lequel, paraît-il, ne s'étend pas au-delà de cet endroit. A 4 milles S. E. de la ligne se trouve le lac de l'Est, dans une vallée riche en bois et en minéraux. On y rencontre une large veine de quartz qui est évidemment la continuation des veines de quartz de la Chaudière ; cette veine, que j'ai traversée plusieurs fois, s'étend jusqu'au delà du lac de l'Est. Presque tous les ruisseaux dans cette région, qui descendent du Sud, sont aurifères. On trouve aussi dans ces endroits des dépôts d'amiante, mais vu que la terre était recouverte alors d'une épaisse couche de neige, je n'ai pu me procurer d'échantillons de ces divers minéraux.

Du 123ème mille au 130ème mille, j'ai suivi une lisière de terre plus fertile. C'est rendu au 130ème mille, le 28ème jour de décembre dernier, que je reçus instruction de votre département de discontinuer mes opérations jusqu'à nouvel ordre. J'étais alors rendu au Lac à Loup, qui est la source de la rivière du Loup. Un peu au Sud de mon tracé se trouvent ici les célèbres érablières de Painchaud.

J'ai aussi l'honneur de remettre, avec le présent rapport, des plans et devis, profils, etc, lesquels vous indiqueront toutes les hauteurs et déviations diverses. Cependant, afin d'éviter le recours aux plans pour avoir une idée générale des élévations diverses que j'ai rencontrées, j'ajoute le petit tableau suivant, qui donne les dites élévations à des distances d'environ cinq milles entre elles.

Milles	Elévations.
Au 63ème mille	1450 pieds.
“ 70 “	1450 “
“ 72 “	1450 “
“ 80 “	1260 “
“ 82 “	1150 “
“ 83 “	1100 “
“ 86 “	1150 “
“ 90 “	1050 “
“ 95 “	900 “
“ 100 “	930 “
“ 105 “	850 “
“ 110 “	980 “
“ 115 “	1170 “
“ 120 “	1340 “
“ 125 “	1130 “
“ 130 “	1360 “

Le tout humblement soumis,

(Signé,)

R. TÊTU,

Arpenteur.

• Les plans et profils qui accompagnent ce rapport sont déposés aux archives du Département des Travaux Publics.

ERNEST GAGNON,

Secrétaire.

SUITE DE L'EXPLORATION D'UNE LIGNE DE CHEMIN DE FER QUI TRAVERSERAIT LES
 COMTÉS DE LÉVIS, DORCHESTER, BELLECHASSE, MONTMAGNY, L'ISLET,
 KAMOURASKA, ETC., (GRAND ORIENTAL.)

RAPPORT DE M. HOARE.

Québec, 24 août 1891.

A l'honorable PIERRE GARNEAU,

Commissaire des Travaux Publics,

Québec.

MONSIEUR,

Conformément à votre lettre d'instructions en date du 29 novembre 1890, se rapportant au complètement des explorations autorisées par la Législature afin de décider de la possibilité de construire une voie ferrée à travers les comtés de Lévis, Dorchester, Bellechasse, Montmagny, l'Islet, Kamouraska, etc., j'ai l'honneur de vous informer que j'ai terminé ces explorations ainsi que les plans pour tout ce qui est compris et indiqué dans les quatre sections de votre lettre d'instructions, et de faire rapport comme suit sur chaque section, dans l'ordre dans lequel les travaux ont été faits sur le terrain.

EXPLORATION DE LA VALLÉE DE LA RIVIÈRE ETCHEMIN.

J'ai fait un examen des deux côtés de la rivière, entre la station de St-Anselme, sur le chemin de fer Québec Central, et un endroit situé vis-à-vis St-Malachie, après quoi je décidai de faire partir la ligne de mon tracé d'un point du chemin de fer Québec Central situé au Nord absolu de la station de St-Anselme, la maintenant au côté Est de la rivière Etchemin, passant à travers le village de Ste-Claire et traversant la rivière Abénakis, à sa jonction avec la rivière Etchemin, la pro-

longeant (la ligne) sur le même côté, jusqu'à un certain endroit situé à deux milles au delà de Standon, où elle traverse la rivière afin d'avoir un meilleur terrain et de prendre une bonne direction pour contourner la montagne de l'Orignal.

Sur le côté ouest de la vallée, le terrain sur la même distance est favorable à la construction d'une voie ferrée, mais le raccordement de la ligne serait difficile avec le chemin du Québec Central, et impraticable avec la ligne proposée de la vallée de l'Abénaquis.

Dans ces circonstances j'ai fixé la ligne sur le côté est de la vallée.

Avant de continuer mon exploration sur une plus grande distance, sur le côté Est de la rivière Etchemin, je fis un tracé traversant au côté ouest de la rivière, vis-à-vis St-Malachie, et courant vers l'ouest jusque vers Ste-Hénédine, où un raccordement pourrait être fait avec le Québec Central, et où l'on se trouve dans une direction favorable pour communiquer avec le pont sur la rivière St-Laurent, à la Chaudière ; mais après l'exploration de douze milles de cette ligne, je l'abandonnai pour la raison que je ne pus découvrir dans un parcours raisonnable, de rampes aussi favorables que celles qui se trouvent plus rapprochées du lit de la rivière Etchemin.

Toute ligne projetée sur le côté ouest de la rivière devrait pouvoir se raccorder avec le chemin de fer du Grand Tronc, à la courbe de la Chaudière, et aussi avec le pont projeté, au bassin de la Chaudière, et suivre au Sud de Standon la ligne explorée sur le côté Est. Le meilleur tracé pour une ligne partant de la Chaudière et se rendant au point central à Standon, serait obtenu en traversant le chemin du Québec Central au Nord-Est de la station de Ste-Hénédine, en suivant la baisseur du terrain dans la vallée de l'Etchemin, et en restant sur le côté ouest de la rivière sur tout le parcours.

La ligne venant de la Chaudière pourrait être plus vite raccordée avec la ligne établie sur le côté Est, en traversant la rivière Etchemin à deux milles au sud de St-Anselme, où les rives de la rivière sont basses et où un pont serait de construction facile ; mais cette ligne serait un peu plus longue et plus dispendieuse.

Pour revenir à la ligne le long du côté est de la rivière Etchemin, et jusqu'à la traverse de la rivière à Standon, elle fut continuée de ce dernier endroit jusqu'à

la décharge du lac Etchemin, qu'elle remonte jusqu'au lac même ; de là elle se prolonge jusqu'aux sources de la Famine, en passant à un mille et demi de l'église de Ste-Justine, à la rivière d'Aaquam ; traverse la frontière des Etats-Unis et se prolonge jusqu'à un endroit convenable pour se raccorder avec les explorations de la ligne courte faite par le Gouvernement de la Puissance, et aussi avec toute voie ferrée projetée à travers la vallée de la rivière St-Jean jusqu'à Edmundston.

La distance par ce tracé entre St-Anselme et la frontière des Etats-Unis est de soixante-sept milles, et telle serait la longueur de la ligne à construire à partir de la frontière pour faire le meilleur raccordement avec le chemin du Québec Central ; et avec 21 milles de voie ferrée déjà complétée à Lévis, la distance totale à parcourir serait de quatre-vingt-huit milles, et à la courbe de la Chaudière quatre-vingt-six milles. La longueur totale de la voie entre la frontière et la courbe de la Chaudière, en passant la ligne sur le côté ouest de la rivière Etchemin serait de quatre-vingt-deux milles.

La localisation finale d'un chemin de fer venant de la direction de Québec en ayant pour objet le plus court tracé jusqu'à Edmundston, et par la voie de la ligne courte jusqu'au système de voies ferrées des provinces maritimes, devrait être réglée par la localisation du pont projeté au-dessus du St-Laurent.

Une voie ferrée localisée dans le seul but de satisfaire les besoins du territoire traversé sans tenir aucun compte des relations qu'elle pourra avoir avec quelque grande voie commerciale, ne sera pas une réussite, à moins que les ressources locales ne soient abondantes. Les explorations ici ont été faites avec ce principe en vue.

Toute ligne à travers la vallée de l'Etchemin peut être construite à un prix raisonnable. Il n'y a aucun pont important à édifier : la traverse de la rivière Abénakis, qui serait la plus considérable, ne requérant qu'un pont d'une travée de 100 pieds. La traverse de l'Etchemin au delà de Standon peut se faire avec un pont d'une travée de moindre dimension.

Les autres cours d'eau ne sont pas nombreux et peuvent se traverser, sur les pentes douces, avec des travées de 30 à 40 pieds. La montée, à partir de St-Anselme jusqu'au sommet, est graduelle, en suivant la rivière Etchemin et ses tributaires. Le sommet se trouve à la tête du lac Etchemin, à 38 milles et demi de St-Anselme, à une élévation de 762 pieds au-dessus du niveau du Québec Central, à St-Anselme, ou de 962 pieds au-dessus du niveau de l'Intercolonial, à St-Henri.

La descente à la frontière est très facile. Les plus fortes rampes sont de 49 pieds au mille; mais avec peu de dépenses additionnelles l'on pourrait les réduire à 40 pieds au mille. Le pourcentage des courbes le long d'Etchemin est considérable, par suite des courbes de la rivière; cependant les plus fortes courbes ne doivent pas excéder 4 degrés ou un rayon de 1433 pieds.

La plus grande partie du pays traversée par cette ligne jusqu'au sommet est tellement bien connue et établie qu'il est à peine nécessaire d'en parler: le sol est bon, mais en quelques endroits pierreux. La vallée de l'Etchemin se rétrécit beaucoup au sud de St-Malachie, jusqu'à un mille ou deux au nord de Standon, où elle s'élargit pour ensuite se rétrécir de nouveau entre la montagne de l'Original et la décharge du lac Etchemin; de là jusqu'à Ste-Justine, la campagne se prête mieux à la culture. La partie du pays non encore colonisée se trouve entre Ste-Justine et la frontière. Il se trouve aussi de bonnes terres en arrière des comtés de Dorchester, de Bellechasse et de Montmagny, et aussi en arrière des comtés plus à l'est jusqu'à la frontière, qu'un chemin de fer tel qu'indiqué plus haut desservirait et dont il avancerait l'occupation.

Les terres à bois de commerce donnent encore un rendement abondant de billots sur la Famine et autour du lac Etchemin. Les bords du d'Aaquam sont très boisés en épinette, mais à l'endroit où passe la ligne le bois est petit, vu qu'on l'a déjà exploité. On m'informe qu'il y a encore toute une région remplie d'excellent bois de commerce dont les billots descendent actuellement par la rivière St-Jean. Un chemin de fer devrait éviter partie de cette perte à la province en attirant le commerce à Québec, et dans tous les cas un chemin de fer porterait les provisions et les hommes de Québec aux chantiers et favoriserait les moulins locaux que le chemin de fer ferait construire. La partie du chemin qui s'étend au-delà de la frontière serait encore assez rapprochée de la province pour être de quelque service aux comtés situés sur la frontière qui aujourd'hui n'ont d'autre communication avec le dehors que celle que leur donnent les chemins de bois.

Les seuls minerais rencontrés ou rapportés, ont été l'asbeste que l'on a trouvé sur la montagne de l'Original et sur la rivière des Plantes, un tributaire de la Chaudière. Il est impossible de déterminer d'une manière certaine la quantité payante de minerais dans aucun district, sans que des experts aient miné et tenté l'expérience. Jusqu'à ce que ceci ait été fait, il sera impossible d'avoir aucune information positive sur ce point.

Après avoir complété les explorations jusqu'à la frontière, dans le but de remplir les instructions contenues dans la 3e section de votre lettre, c'est-à-dire

après avoir fait le levé du terrain à partir d'un point entre Ste-Claire et Standon, à travers le comté de Bellechasse, jusqu'à un autre point près de St-Paul de Montminy, dans le comté de Montmagny, afin de constater si une extension plus directe du tracé de monsieur Têtu pourrait être faite vers Québec au lieu de lui faire faire le tour par Ste-Justine, trouvant que la vallée de l'Abénaquis paraissait offrir les meilleures chances de succès, je suis parti du tracé de la vallée de l'Etchemin, huit milles au sud de St-Anselme et un demi mille de la rive nord de la rivière Abénaquis, en suivant le même côté de cette vallée, jusqu'au lac Vert ; puis, traversant au côté opposé et suivant la rive sud de ce lac jusqu'au lac Godbout, je me rendis à la branche nord-ouest de la rivière du Sud, suivant cette rivière jusqu'à sa source ; traversant à la rivière aux Pins, j'arrivai au levé de la " ligne courte " faite par M. Light ; puis, continuant dans la direction du chemin Taché, j'atteignis la ligne de monsieur Têtu, près du lac Boilard, à une distance de 40 milles de St-Anselme. Cette ligne passe à travers les paroisses, en partie occupées, de Notre-Dame de Buckland, St-Philémon, St-Damien, et St-Paul de Montminy, passant près de l'église de cette dernière paroisse à 29 milles de l'embouchure de la rivière Abénaquis.

Les rampes sur cette ligne peuvent s'estimer à cinquante-deux pieds par mille, et moins, sur une distance de six milles et demi, après quoi il y a une rampe continue de soixante-et-dix-neuf pieds par mille sur une distance de quatre milles et demi, montant jusqu'au lac Vert ; mais en allongeant la ligne et en augmentant les courbes dans un levé définitif, cette rampe pourrait être réduite à cinquante-trois pieds par mille. Les rampes entre cet endroit et les points de raccordement avec la ligne de M. Têtu peuvent être réduites à cinquante-trois pieds par mille. La montée totale de la ligne Etchemin au point de raccordement avec la ligne Têtu est de 1012 pieds dans 32 milles, le même endroit étant 1374 pieds au-dessus du niveau de l'Intercolonial à St-Henri.

Le pays, dans cette direction, n'est pas trop abrupt, et, en conséquence, les courbes seront à peu près les mêmes que celles de la ligne de la vallée de l'Etchemin.

Cette ligne traverse des terrains boisés et défrichés ; le sol est bon dans bien des endroits, mais comme dans les autres districts montagneux, les pentes sont rocheuses.

Cette partie de la ligne de M. Têtu tracée à l'est de St-Paul peut être raccordée avec la ligne courte de M. Light près de la rivière aux Pins.

Le point initial de ce levé est situé sur la ligne du chemin de fer de l'Inter-colonial, à environ quatre milles à l'ouest de la station de St-Charles et treize milles à l'est de la jonction de la Chaudière. De cet endroit la ligne court presque à l'est, quatorze milles et quart, jusqu'à un endroit situé dans le voisinage du village de St-Raphaël, atteignant là une élévation de deux cent cinquante-sept pieds au-dessus du point initial. La ligne traverse ensuite la rivière du Sud, et sa direction générale est proche de cette rivière; de là elle se dirige vers la rivière aux Pins, où elle peut se raccorder avec la ligne sus-mentionnée, à une distance de trente-trois milles du point du départ sur le chemin de l'intercolonial, à une élévation de neuf cent-vingt pieds au-dessus.

Les explorations faites par cette ligne démontrent que les plus fortes rampes n'excéderaient pas cinquante-deux pieds par mille. La longueur de la ligne à construire, en prenant ce débouché, excéderait celle de la ligne qui traverserait la vallée de l'Abénaquis d'à peu près un mille, et elle serait certainement plus coûteuse.

La longueur de la voie pour atteindre la Chaudière, via St-Charles, sera de cinq milles de moins que via St-Anselme; cette différence variera un peu d'après la localisation du tracé.

Les travaux sur place pour la ligne de l'Abénaquis ont été complétés de bonne heure en avril. Les travaux furent alors suspendus jusqu'à ce que le pays fût libre de neige et que les rivières eussent eu le temps de baisser.

RACCORDEMENT DU TRACÉ DE M. TÊTU, DANS LE TOWNSHIP PAINCHAUD AVEC LE
CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA.

Le premier de juin, j'ai commencé l'exploration requise par la première section de votre lettre d'instructions. Cette exploration fut terminée le premier août, ce qui complète tous les travaux sur le terrain mentionnés dans votre lettre. Le point de départ de cette exploration se trouve sur la ligne du chemin de fer de Témiscouata, à un demi mille au sud-est de l'embouchure de la rivière Cabano, sur le lac Témiscouata. La ligne que j'ai levée suit la rivière Cabano jusqu'à la tête du lac Long, puis, à travers la vallée de St-François, jusqu'au pied du lac

Pohenegomook, passant à cet endroit tout près de la ligne de la frontière américaine. La ligne jusqu'à ce point se trouvait très bonne quant aux rampes et à l'alignement, et le pays le long de ce trajet monte si graduellement qu'aucune rampe ne doit excéder cinquante-trois pieds par mille. Le pays à l'entour et à l'ouest du lac Pohenegomook, dans la direction qu'une ligne devrait prendre, est très montagneux, ce qui a nécessité l'examen de plusieurs tracés afin de trouver des rampes praticables à partir du lac. Le premier essai fut fait en remontant jusqu'à l'Anse du Chat Sauvage. Sa direction était vers l'ouest et conduisait vers les sources de la rivière Noire, offrant le meilleur tracé pour rejoindre la ligne Têtu ; après avoir traversé à peu près dix milles dans cette vallée, cette partie de la ligne fut abandonnée, vu qu'il fut impossible d'atteindre la rivière Noire avec une rampe praticable.

J'ai retourné au lac Pohenegomook, et j'ai trouvé que la seule alternative était de suivre la colline située sur la rive ouest du lac, jusqu'à la rivière Fumeuse (*Smoky*), en suivant la branche du nord-ouest jusqu'à sa source, afin d'obtenir un plus long parcours pour adoucir la forte montée requise pour atteindre le sommet où se termine la ligne Têtu.

Le pays levé ici jusqu'à la ligne qui sépare le quatrième du cinquième rang, dans le township Pohenegomook, est le même que celui que traversa monsieur Crawford dans son exploration de la ligne courte de la Rivière-Ouelle à Edmundston, pour le gouvernement du Canada.

A ce point ma ligne laisse celle de monsieur Crawford et prend une direction ouest jusque dans les townships de Chabot et de Painchaud, dans le comté de Kamouraska, se raccordant avec la ligne Têtu dans ce dernier township, à environ seize milles et demi du point de départ sur la ligne Crawford.

Les plus hautes rampes sur cette ligne commencent près du pied du lac Pohenegomook et s'élèvent au taux de 71.28 pieds par mille sur une distance de neuf milles. Dans les quatre milles suivants, le sommet, entre la rivière Fumeuse et la rivière Noire, est atteint avec une rampe de soixante-cinq pieds par mille, à une élévation de mille quarante-huit pieds (1048) au-dessus du point de départ sur le chemin de Témiscouata. Le restant de la ligne explorée contient des rampes de cinquante-trois pieds par mille, et au-dessous. La plus haute élévation atteinte au-dessus du point de départ est de mille soixante-cinq pieds (1065) à peu près à un mille de la ligne Têtu, à l'est. Après avoir atteint la ligne Têtu, la hauteur augmente ; puis il y a une dépression considérable sur une longueur de plusieurs milles vers l'ouest.

En suivant la ligne de monsieur Crawford, au lieu de tourner à l'ouest à partir du cinquième rang, un sommet de cent quinze pieds moins élevé peut être atteint, mais la direction de cette ligne ne s'accorderait pas avec la position actuelle de la ligne Têtu, qui devra être changée aux deux bouts afin de rencontrer la moyenne des niveaux des rampes dominantes ; la courbure sera bonne, excepté à quelques intervalles entre le lac Pohenegomook et le sommet, où la courbure maxima atteindra six degrés.

La distance entre le point de jonction avec la ligne de M. Têtu, dans le township de Painchaud, et le point de départ sur le chemin de fer de Témiscouata, est de cinquante-quatre milles, et la longueur de la ligne à construire de St-Anselme au même point serait de cent cinquante-deux milles, et de St-Charles au même point, de cent cinquante-trois milles.

Le coût de la construction sera raisonnable entre le chemin de fer de Témiscouata et le pied du lac Pohenegomook ; au-delà, le terrassement sera difficile par places, et près de la rivière Noire, il y aura à peu près deux milles de travaux difficiles dans le roc. Il y a deux endroits où le pontage excédera cinquante-pieds de travées simples : à la rivière Bleue, où deux travées de cinquante pieds seront nécessaires, et à la traverse au pied du lac Pohenegomook, où trois travées de cinquante pieds seront requises.

Les seuls établissements sur la ligne parcourue se trouvent au lac Témiscouata et dans le township de Pohenegomook. Sur le côté ouest du lac Pohenegomook, le sol est propre à la culture dans les vallées ; il est aussi bon sur les pentes les moins fortes des collines, mais il s'y trouve beaucoup de grosses pierres.

Entre le lac Témiscouata et le lac Pohenegomook, le plus gros bois d'épinette a été enlevé sur les rivières et les lacs, mais plus à l'intérieur, l'épinette d'une bonne grosseur se trouve en quantité. Il y a aussi une abondance de gros cèdre et une bonne quantité de merisier rouge dans toute cette région.

Le seul minéral qui ait été vu, est du mica noir, et celui-ci fut principalement trouvé dans les environs de l'Anse du Chat Sauvage, dans le rang 10 de Pohenegomook. Sa qualité ne paraît pas être bien bonne, mais en la minant on pourrait trouver quelque chose de mieux.

La route explorée pour cette ligne fut choisie pour deux raisons principales : 1o. parce que son raccordement avec le chemin de fer de Témiscouata à l'endroit indiqué éviterait les fortes rampes à partir du lac Témiscouata jusqu'au sommet ;

20. pour des fins locales. Je crois qu'une ligne qui suivrait ce tracé serait d'une plus grande utilité pour le pays situé en arrière que si elle passait partout ailleurs.

Une ligne plus courte à construire pourrait être trouvée en suivant la rivière St-François jusqu'à ce que le chemin de fer de Témiscouata fut atteint; mais pour que cette ligne fût d'aucun service se rapportant au chemin de fer de Témiscouata, il faudrait qu'elle fût construite sur les hauteurs de façon qu'après avoir trouvé le sommet de la ligne du chemin de Témiscouata, aucune nouvelle ascension ne soit nécessaire; mais une ligne ainsi localisée ne servirait pas aussi avantageusement les fins locales.

REMARQUES GÉNÉRALES.

Tableau des distances pour servir à comparer les différents tracés.

A Edmundston, par les tracés explorés via la rivière Cabano et le chemin de fer Témiscouata.

	A construire.	
De la Chaudière, via l'Intercolonial et le Québec		
Central, par St-Anselme.	207½ milles.	152 milles.
De la Chaudière, directement par St-Anselme.	205½ "	169 "
De la Chaudière, via l'Intercolonial, par St-Charles.	202½ "	153 "
De Lévis, via l'Intercolonial et le Québec Central, par St-Anselme	209½ "	152 "
De Lévis, via l'Intercolonial et St-Charles.	205½ "	150 "

A Edmundston, via la vallée de l'Etchemin, à travers l'Etat du Maine, faisant raccordement avec la branche St-François du chemin de fer Témiscouata.

	A construire.	
De la Chaudière, via l'Intercolonial et le Québec		
Central.	190 milles.	141 milles.
De la Chaudière, via ligne directe.	186 "	156 "

A Edmundston, via l'Intercolonial et le chemin de fer " Rivière du Loup et Témiscouata."

De la Chaudière..... 199 milles.

Les distances données dans la table ne sont pas absolument exactes, vu que quelques mesurages n'ont pu être pris dans le cours de l'exploration actuelle ; mais pour les fins de la comparaison entre les différentes lignes explorées, elles sont suffisamment justes, et l'on peut voir par cette table que, comme ligne de transit direct à Edmundston sur le territoire canadien, le tracé de l'Intercolonial et de Témiscouata tient le premier rang quant à la longueur. Toute ligne qui passerait par l'intérieur se trouverait rallongée par suite de la nécessité de suivre le cours des vallées des rivières.

Le sommet sur le chemin de fer de Témiscouata est de deux cent trente-cinq pieds moins élevé que le plus bas sommet sur la ligne explorée. Il y a possibilité de réduire cette élévation de cent pieds en changeant la position de la ligne Têtu et de plus cette partie de la ligne qui est comprise entre St-Paul et le township Painchaud pourrait être raccourcie par une exploration plus minutieuse.

Quoique la ligne explorée ne serait pas la plus avantageuse comme ligne de transit, par sa position, elle est admirablement adaptée aux fins de la colonisation et sans aucun doute obtiendrait sa part du trafic général.

Les plus hautes rampes sur le nouveau tracé ne devraient pas excéder cinquante-trois pieds par mille, excepté au lac Pohenegomook, où se trouve une rampe continue de 71.28 pieds au mille. Je ne puis donner la rampe maxima sur cette partie de la vieille exploration dont on s'est servi pour ce tracé, n'ayant eu rien à faire avec cet ouvrage.

Comme renseignement additionnel relativement à une ligne de transit à Edmundston et autres points on verra, par la table et par ce rapport, qu'une ligne directe à partir de la courbe de la Chaudière, en passant par l'Etchemin et la vallée de la rivière St-Jean, prime toutes les autres au point de vue de la longueur, de la hauteur des sommets, des rampes et du coût de construction.

La principale objection à la ligne est son passage à travers l'état du Maine. L'on a déjà perdu plusieurs occasions de prendre avantage de ce tracé, mais l'avenir verra peut-être un trafic considérable se faire un débouché au moyen de cette voie.

Pour conclure, permettez-moi de diriger votre attention sur un point du rapport de M. Henry O'Sullivan. Dans ce rapport d'exploration adressé au ministre des chemins de fer de la province, daté du dix-sept mars mil huit quatre-vingt-six, il signale un tracé favorable pour le chemin de fer entre Québec et Edmundston, via la rivière du Sud, traversant la hauteur des terres entre les eaux des rivières St-Laurent et St-Jean, sur une plaine marécageuse couverte de cèdres à la source de la rivière Noire, et suivant cette rivière et la rivière St-Jean jusqu'à Edmundston. Il dit que cette ligne donnerait accès à une vaste étendue de terres cultivables et richement boisées dans les comtés de Bellechasse, Montmagny, l'Islet et Kamouraska, et, en touchant la rivière St-Jean à sa jonction avec la rivière St-François, rendrait la richesse forestière de trois mille milles carrés du territoire américain traversé par les rivières St-Jean à Alaguash, tributaire des marchés canadiens et du port de Québec. La distance de Québec à Edmundston par ce tracé est estimée à cent cinquante-six milles, ou trente milles de moins que par la vallée de l'Etchemin ; mais le sommet moins élevé de 500 pieds du dernier tracé, avec ses rampes faciles, compenserait pour la distance additionnelle.

Pour décider d'une manière absolue lequel des deux tracés serait la meilleure route, au double point de vue de la colonisation et d'une voie de transit, des explorations plus étendues et plus minutieuses seraient requises sur le tracé de la rivière Noire.

On trouvera ci-annexée une liste des plans qui accompagnent ce rapport.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé)

E. A. HOARE.

Liste des plans accompagnant le rapport :

Six plans de tracé dans la vallée de l'Etchemin

Quatre profils de la vallée de l'Etchemin.

Un plan de la ligne de la vallée de l'Abénaquis.

Un profil do do do

Trois plans de tracé dans les comtés de Kamouraska et Témiscouata.

Trois profils do do do do

Un plan chef.

NOTE :—Les plans des tracés abandonnés ont été seulement faits pour l'ouvrage sur les lieux et ne sont pas inclus.

E. A. H.

Les plans ci-dessus sont déposés aux archives du Département des Travaux Publics.

(Signé) ERNEST GAGNON,

Secrétaire Dépt. T. P.

VOYAGES D'INSPECTION DE M. CHAREST.

LISTE DES DIFFÉRENTS VOYAGES POUR INSPECTION ET EXAMEN DES ÉDIFICES
SUIVANTS, FAITS PAR LE SOUSSIGNÉ.

1891.

Janvier	27 au 29	Palais de justice de Montréal.
Février	2 " 4	" " "
"	16 " 19	" " Rimouski.
"	23 " 28	" " Hull et Bryson.
Mars	26 " 28	" " St-Hyacinthe.
Avril	16 " 19	" " Montréal, Ecoles Normales Jacques-Cartier et McGill, et la prison.
Avril	22 au 25	Palais de justice et prison de St-Hyacinthe et Arthabaska.
Mai	14 " 17	" " " St-Hyacinthe, Sorel et Arthabaska.
Mai	19 au 22	Palais de justice de Montréal, Ecoles Normales Jacques-Cartier et McGill, et la prison.
Juin	2 au 5	Palais de justice et prison, St-Joseph de Beauce et Sherbrooke.
Juin	17 au 20	" " " Hull.
"	28 " 30	" " " Arthabaska, Saint-Hyacinthe, Montréal, Beauharnois et Sorel.
Juillet	8 au 10	Palais de justice de Montréal, Ecoles Normales Jacques-Cartier et McGill.
Juillet	28 au 30	Palais de justice et prison de la Malbaie.
Août	11 " 13	" " de Montréal, Ecoles Normales Jacques-Cartier et McGill.
Août	18 au 20	Palais de justice et prison d'Arthabaska,
"	28 " 31	" " " St-Thomas Montmagny
Sept.	1 " 4	" " " Fraserville.
		" " " Rimouski.
		" " " Percé.
Sept.	8 au 11	" " " Montréal, Ecoles Normales Jacques Cartier et McGill.

Sept.	14 au 16	Palais de justice et prison de Sorel.
"	28 " 30	" " " Montréal.
Octobre	1 " 4	" " " Hull.
"	1 " 4	" " " Bryson, Ecoles Normales Jacques-Cartier et McGill.
Octobre	19 au 21	Palais de justice et prison de Beauce.

ELZ. CHAREST,

Ing. T. P.

Département des Travaux Publics,

Québec. 31 octobre 1891.

VOYAGES D'INSPECTION DE M. VALLÉE.

INSPECTIONS FAITES DU 1^{ER} OCTOBRE 1890 JUSQU'AU 1^{ER} NOVEMBRE 1891.

1890.

Octobre	1	Inspection du chemin de fer le Grand Oriental.
"	9 au 10	" des travaux de la rivière des Hurons (Comté Rouville.
"	"	Exploration du ruisseau Macé, Comté Chambly.
"	16 au 19	Inspection du chemin de fer Montréal & Occidental.
"	22 " 23	" " de l'Epinettière, Comté Laprairie
"	24 " 25	" des travaux de creusement de Norton Creek, Comté Chateauguay.
Nov.	4	" d'une carrière à St-Joseph de Lévis.
"	5 et 6	" du pont Bacon, à St-Pierre de la rivière du Sud.
"	6 au 8	" du site pour pont à Ascot Corner.
"	14 " 16	" du chemin de l'Epinettière.
"	20 " 22	" du chemin de fer des Basses Laurentides.

Déc.	4 au 8	Mission à Montréal comme arbitre pour le terrain et bâtisses de l'Exposition.
"	14 " 18	Inspection du chemin de fer d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau.
"	19 " 23	A Lévis <i>in re</i> réclamations du ch. de fer de l'Intercolonial.
"	30 " 31	Inspection du chemin de fer Comté Drummond.

1891.

Jan.	2 au 3	Nouvelle inspection du ch. de fer Comté Drummond.
"	4 " 6	Mission à Montréal <i>in re</i> réclamations ch. de fer Vaudreuil et Prescott.
"	7	Inspection du ch. de fer Québec et Lac St-Jean.
"	8 " 11	" " " Canada Atlantique.
"	14 " 16	" du pont riv. à la Graise ch. de fer Vaudreuil et Prescott.
"	16 " 19	" du chemin de fer Pontiac et Renfrew.
Fév.	6 " 8	" " Comté Drummond.
"	12 " 19	A payer les réclamations ch. de fer Vaudreuil et Prescott.
"	19	Inspection pour pont à l'Île Byzard, Comté Jacques-Cartier.
"	20 " 22	" chemin de fer Montréal et Occidental.
Mars	11 " 14	Voyage à Montréal pour payer réclamations ch. de fer Vaudreuil et Prescott.
"	20 " 26	Exploration de la rivière Nouvelle, Comté Bonaventure.
Avril	2 " 4	Inspection du ch. de fer Comté Drummond.
"	7 " 15	" <i>in re</i> travaux de la rivière Nouvelle.
"	17 " 19	" du pont sur le Black Creek, à d'Israëli.
"	27	" chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean.
Mai	4 " 5	" pont Montplaisir, à Bécancourt, Comté Nicolet.
"	11 à Juin 22	Retenu à la maison m'ayant fracturé la jambe le 11 mai.
Juin	23 au 27	Inspections des chemins de fer d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau et Comté Drummond et des travaux de la Savane de St-Hyacinthe.
Juillet	2 au 3	Inspection des travaux de la riv. sud-ouest, à Ste-Brigitte.
"	4 " 7	" du chemin de fer Montréal et Sorel.
"	10	" " " Québec et lac St-Jean.
"	20 " 23	" des travaux de la Savane de St-Hyacinthe, rivière des Hurons et Ruisseau Macé et riv. Lacolle.

"	24	"	25	"	du pont à Ascot Corner.
"		"	27	"	du chemin de fer de Québec et Lac St-Jean.
"	30 à août	1		"	et exploration pour pont à St-Lambert, comté Lévis.
Août	3 au	4		"	du pont sur riv. Noire à St-Pamphile, comté l'Islet
"		11		"	des travaux pont Jacques Cartier.
"	24	"	27	"	" de la rivière Nouvelle.
"	29 à sept.	6		"	" Savane de St-Hyacinthe, rivière des Hurons, St-Antoine Abbé, Beaver Creek, rivière Laguerre, rivière Lacolle, ruisseau Macé et Exploration de la décharge des Sewell, comté Chambly.
Sept.		7		"	pour pont à St-David, comté Lévis.
"	13 au	16		"	chemin de fer Montréal et Occidental.
"	18	"	19	"	<i>in re</i> travaux pont Jacques-Cartier.
"	22	"	23	"	" " " "
"		24		"	de la route Ste-Claire, comté Québec.
"	24	"	27	"	<i>in re</i> pont à Ascot Corner et exploration à St-Bruno.
"	28	"	29	"	<i>in re</i> pont Jacques-Cartier.
"	30 à oct.	2			Exploration de la rivière des Beaudet, comté Nicolet.
Oct.	4 au	7		"	de la savane de St-Hyacinthe.
"	7	"	8		Inspection <i>in re</i> pont Jacques-Cartier.
"	8	"	12	"	chemin de fer d'Ottawa et de la vallée de la Gatineau.
"	16	"	17	"	pont Jacques-Cartier.
"	19	"	21	"	<i>in re</i> travaux de la rivière Lacolle.
"	25	"	26	"	chemin de fer le Grand Nord.
"		27		"	" " des Basses Laurentides.
"	28	"	29	"	pont Jacques-Cartier.
Oct.	30 à nov.	2		"	du chemin de fer le Grand Nord.

LOUIS A. VALLÉE,

Ing. Insp. Dépt. des T. P.

Québec, 2 nov. 1891.

VOYAGES D'INSPECTION DE M. TRUELLE.

LISTE DES VOYAGES D'INSPECTION DES ÉDIFICES PUBLICS FAITS PAR LE SOUSSIGNÉ

DU 1er OCTOBRE 1890 AU 1er NOVEMBRE 1891.

Voyages

1	13 au 15	octobre 1890	à	Inverness (Cour de Circuit)
1	6 au 8	novembre	“	“ “
1	19 au 22	“ “	.....	Beauharnois (Palais de Justice et Prison)
1	15 au 17	“ “	.....	Inverness (Cour de Circuit)
1	26 au 18	mars 1891	.....	Arthabaska (Palais de Justice et Prison)
1	1 au 5	mai “	.....	Beauharnois “ “
1	26 mai au 2 juin	“	.....	Percé “ “
1	11 “ au 15 “	“ “		Montmagny, Fraserville, Rimouski (Palais de Justice et Prison)
1	22 au 24	juin “		Trois-Rivières (Palais de Justice, Prison, et bureau d'enregistrement.)
1	12 au 20	juillet “		Bryson, Hull, Joliette (Palais de Justice et Prison)
1	2 au 5	août “	.....	Rimouski (Palais de Justice et Prison)
1	13 au 16	“ “		Joliette, St. Scholastique (Palais de Justice, Prison, et bureau d'enregistrement).
1	21 au 23	“ “	.....	Rimouski (Palais de Justice et Prison)
1	26 au 28	“ “	.....	Arthabaska “ “
1	3 au 6	septembre “		Joliette (Palais de Justice, Prison et bureau d'enregistrement).

Voyages.

- | | | | |
|---|-------------------------|-----|--|
| 1 | 22 au 22 septembre 1891 | a | Beauharnois (Palais de Justice et Prison, et bureaux d'enregistrement de Laprairie, Ste. Martine, Iberville, et St. Jean). |
| 1 | 11 au 18 octobre | " | Ste. Anne des Monts (Maison de détention) Matane (Bureau d'enregistrement). |
| 1 | 22 au 24 | " " |Fraserville (Palais de Justice et Prison) |
| 1 | 26 au 28 | " " | St. Hyacinthe (Palais de Justice et Prison et bureau d'enregistrement). |

Département des Travaux Publics,

Québec 1er Novembre 1891.

J. ALF. TRUELLE,

Assist. Ingénieur.

VOYAGES D'INSPECTION DE M. MÉTHOT.

VOYAGES PAR J.-O. MÉTHOT, Inspecteur, du 1er octobre 1890 au 1er nov. 1891.

Du 19 au 30 mai 1891.—Pour visite d'un pont sur la rivière Bécancour, à Bécancour, comté de Nicolet.

Le 1er juin 1891.—Pour visite du chemin macadamisé de Beaumont.

Du 3 au 5 septembre 1891.—Pour visite du pont de Roy, sur la rivière Chaudière, à St-Georges, comté de Beauce.

Le 29 août 1891.—Pour visite de deux routes, dans la paroisse de l'Ancienne Lorette, comté de Québec.

Le 21 septembre 1891.—Pour visite du Pont Bacon, sur la rivière Ste-Anne, comté de Montmorency.

Le 26 septembre 1891.—Seconde visite du pont Bacon, sur la rivière Ste-Anne, comté de Montmorency.

Du 5 au 8 octobre 1891.—Pour achat des matériaux et surveillance des travaux de réparations au pont Bacon, sur la rivière Ste-Anne, comté de Montmorency.

VOYAGES D'INSPECTION CONCERNANT LES PONTS MÉTALLIQUES

INSPECTIONS FAITES PAR M. GÉRARD MACQUET DU 1^{er} OCTOBRE 1890 AU 1^{er}
NOVEMBRE 1891.

1 et 2 octobre 1890, inspection à	St Ephrem d'Upton
3 et 4 " " "	Farnham
6 " " "	St. Vallier
7 " " "	Ste. Anne du Sault
13, 14 et 15 " " "	Brompton Falls
16 " " "	St. Pierre
6 novembre " "	St. Michel
12 et 13 " " "	Rivière Ouelle
18 et 19 " " "	Lachine
20 " " "	Brompton Falls
24 et 25 " " "	Lachine
26 " " "	Farnham
2, 3 et 4 décembre " "	St. Joseph d'Alma
9, 10 et 11 " " "	Farnham
16 janvier 1891 " "	St. Thomas
26 et 27 " " "	Lachine
28 " " "	Roxton Falls
30 et 31 " " "	Cowansville
8 et 9 février " "	Lachine
10 et 11 " " "	St. Paul (Joliette)
20, 21 et 22 " " "	St. Antonin (Témiscouata)
4, 5, 6 et 7 mars " "	Lachine
3 juin " "	St. Luc
18 " " "	St. Thomas

19	juin	1891, inspection à	.....	St. Pierre
25	"	"	"	Valcartier
30	"	"	"	St. Thomas
1er	juillet	"	"	St. Antonin
3	"	"	"	St. Pierre
4	"	"	"	Rivière Ouelle
6	"	"	"	St. Michel
8, 9 et 10	"	"	"	Ste. Geneviève (Jacques-Cartier)
17 et 18	"	"	"	St. Ephrem d'Upton
20	"	"	"	St. Thomas
20	"	"	"	St. Pierre
24	"	"	"	Valcartier
30	"	"	"	"
12, 13, 14 et 15 août	"	"	"	St. Joseph d'Alma
19 et 20	"	"	"	St. Joseph (Beauce)
25	"	"	"	Roxton Falls
26	"	"	"	Farnham
28	"	"	"	Cowansville
29	"	"	"	East Angus
4	septembre	"	"	St. Thomas
4	"	"	"	St. Pierre
15, 16 et 17	"	"	"	St. Joseph d'Alma
30	"	"	"	Ste. Geneviève (Jacques-Cartier)
1, 2 et 3	octobre	"	"	"

VOYAGES D'INSPECTION DE M. GAUVIN.

Liste des voyages d'inspection faits par l'ingénieur soussigné (provisoirement attaché au service des ponts métalliques) depuis le premier octobre 1890 jusqu'au 31 octobre 1891 : voyages se rapportant à la surveillance d'exécution des travaux aux études sur le terrain, aux inspections d'usines, aux épreuves des tabliers métalliques, aux essais des matériaux, etc.

1890

8 octobre	à Farnham.
16 " "	à St-Michel de Bellechasse.
21 " "	à la Rivière-Ouelle.
26 au 28 octobre	à Ste-Anne-du-Sault.
17 novembre	à La Chaudière.
26 nov. au 3 déc.	à Lachine.
29 au 31 " "	à " "

1891

9 au 11 janvier	à Farnham.
16 au 18 " "	à la Rivière-Ouelle et à l'Islet.
20 au 24 " "	à Lachine.
2 au 3 février	à l'Islet et à St-Eugène.
12 au 13 " "	à l'Islet.
16 au 17 " "	à Brompton-Falls.
24 au 27 " "	à la Rivière-Ouelle.
18 au 20 mars	à St-Joseph d'Alma (Lac St-Jean.)
24 au 26 " "	à Brompton-Falls.
6 au 8 avril	à Brompton-Falls.
28 au 29 " "	à St-Eugène.
2 mai	à St-Cuthbert.
5 " "	à La Chaudière.
17 " "	à St-Eugène.
30 " "	à l'Islet et à St-Eugène.
2 juin	à St-Michel (Bellechasse).
12 au 13 juin	à la Rivière-Ouelle.
22 juillet	à St-Michel de Bellechasse.
6 août	à " "

12 août	à St-Michel de Bellechasse.
18 “	à Cowansville.
25 “	à St-Michel de Bellechasse.
4 septembre	à Valcartier.
29 “	à St-Luc.
12 octobre	à Valcartier.
14 “	à Ste-Geneviève.
16 “	à Roxton Falls et à Upton.
17 “	à Lingwick.
28 “	à Lachine.
31 “	à St-Pierre (rivière du sud).

CHS. ED. GAUVIN.

Ingénieur.

APPENDICE N^o 3.

CHEMINS DE FER.

Bureau des Chemins de Fer, Québec, 1er décembre 1891

A L'Honorable PIERRE GARNEAU,

Commissaire des Travaux Publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous présenter le compte rendu des actes administratifs de mon bureau, et des travaux qui ont été exécutés sur divers chemins de fer en cette Province, dans l'intervalle compris entre le 1er d'octobre 1890 et le 1er décembre de l'année courante.

Grâce aux subventions libérales que le gouvernement a fait voter par la Législature en 1888-89, et, plus spécialement, durant la dernière session de l'année 1890, une forte progression dans la confection des voies ferrées s'est fait sentir pendant cette dernière période de 14 mois, dépassant la moyenne des résultats obtenus dans le cours des années 1889 et 1890—réunies.

Il vous suffira de jeter un coup d'œil sur l'état suivant et sur la description que je fais des travaux exécutés sur ces chemins de fer et autres, pour vous former une idée des progrès réalisés sur quelques-unes de nos lignes subventionnées durant cette période de temps.

ETAT indiquant le nombre de milles additionnels construits sur les chemins de fer ci-après indiqués, depuis le 1er octobre 1890 jusqu'au 1er décembre 1891.

Chemins de fer.	Nombre de milles construits au 1er oct. /90.	Nombre de milles construits au 1er déc. /91.	Total au 1er déc. /91.
Pontiac et Renfrew.....		5,00	5.00
Comté de Drummond :—(entre Nicolet et Drummondville).....	35.80	3.18	38.98
do—(entre Drummondville et Ste-Rosalie).....		27.00	27.00
Montréal et Occidental.....	10.00	10.00	20.00
Ottawa et Vallée de la Gatineau....	13.00	7.00	20.00
Québec et Lac St-Jean:—(section terminale de la Jeune Lorette au "Palais," à Québec).....		12.00	12.00
Hereford :—(Extension depuis Cookshire jusqu'à "Lime-Ridge.").....	18.00	.....	18.00
Grand Nord :—(section entre St-André et Lachute).....		6.74	6.74
Basses-Laurentides.....	30.00	8.84	38.84
St-Laurent et Adirondack.....		20.38	20.38
De la Montagne d'Orford.....		10.00	10.00
Baie des Chaleurs :—(entre Métapédia et un point à 10 milles au-delà de la Grande Rivière Cascapédiac)....	60.00	10.00	70.00
Totaux.....	166. ⁸⁰ / ₁₀₀	120. ³⁸ / ₁₀₀	286. ³⁸ / ₁₀₀

Je ferai suivre ces remarques de deux tableaux—marqués A et B—qui indiqueront séparément : 1o les subventions en argent et en terres, accordées à divers chemins de fer en cette province par la Législature de Québec depuis l'avènement de la confédération canadienne, en 1867, jusqu'au 1er de décembre courant ; 2o les sommes payées à-compte jusqu'au 1er d'octobre 1890, et durant les 14 mois écoulés depuis, à venir au 1er de décembre courant ; 3o les montants restant à payer à cette dernière date sur ces subventions en argent et sur les subventions en terres, converties en argent ; et 4o le nombre de milles construits, à venir au 1er de décembre courant, sur quelques-unes de ces voies ferrées, soit pour parfaire une section de leur parcours respectif, soit pour compléter leur longueur totale subventionnée.

Dans les tableaux-annexes—marqués C et D—se trouve l'indication des sommes votées, payées et restant en banque au 1er d'octobre 1890, et au 1er décembre courant, respectivement, sur les crédits qui ont été votés pour les fins du règlement de réclamations en souffrance sur le ci-devant chemin de fer provincial de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et pour les frais d'inspections de chemins de fer, etc.

Le tableau-annexe—marqué E—a été préparé par M. L. A. Vallée, l'ingénieur-inspecteur à l'emploi de ce département et du gouvernement, et contient l'indication du nombre de milles construits, ou en exploitation, ou prêts à l'être, dans la province de Québec, à venir au 1er de décembre courant.

Je renvoie au deuxième appendice de ce rapport général pour la liste des diverses inspections faites par M. Vallée sur quelques chemins de fer en construction, entre le 1er d'octobre 1890 et le 1er de novembre 1891.

Comme supplément à ce rapport vous avez cru bon de faire reproduire quelques documents ayant un intérêt spécial, et, en particulier, le rapport de M. Hoare, ingénieur, sur le résultat de l'exploration faite d'une ligne projetée pour la construction du chemin de fer le Québec Oriental à travers les comtés de Lévis, Dorchester, Bellechasse, Montmagny, L'Islet, Kamouraska et Témiscouata.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Commissaire,

Votre très obéissant serviteur,

E. MOREAU,

Directeur des chemins de fer.



APPENDICE N° 3.-

TABLEAU A.

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

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.	Proportion sur la balance devenue caduque de la subvention accordée à la 1ère Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
Arthabaska & Wolfe.....	54 Vict., ch. 88, par. h.h.....	\$ cts, 3,200 00	60	\$ cts.
Baie des Chaleurs: (1ère / Compagnie)	37 Vict., chap. 2, sect. 1.... } 38 Vict., chap. 2, sect. 1.... }	4,000 00	180	.....
Baie des Chaleurs: (pont sur 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 le 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 j'usqu'au 1er décembre 1891; et 3o. des montants EN ARGENT.

Total de la subvention.	No. de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er octobre 1890.	Montants payés depuis le 1er octobre 1890 jusqu'au 1er décembre 1891.	Total des montants payés au 1er décembre 1891.	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. 192,000 00		\$ cts. 12,840 95	\$ cts.	\$ cts. 12,840 95	\$ cts. 707,159 05*	\$ cts. 192,000 00
720,000 00		(frais d'explorations.)				
50,000 00						50,000 00
165,000 00						165,000
100,000 00	19. $\frac{1}{100}$	95,610 00	.....	95,610 00	4,300 00	
\$1,227,000 00	19. $\frac{1}{100}$	\$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 devenue caduque de la subvention accordée à la 1ère Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
		\$ cts.		\$ cts.
	Montants rapportés.....		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 Vic., 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 rivière Nicolet).....	51-52 Vic., 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

TABLEAU A.—*Suite.*

gnés; 2o. des sommes payées jusqu'au 1er décembre 1891; et 3o. des montants EN ARGENT.

Total de la subvention.	No. de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er Octobre 1890.	Montants payés depuis le 1er octobre 1890 jusqu'au 1er décembre 1891.	Total des montants payés au 1er décembre 1891.	Proportion de la subvention devenue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés.	Balance à payer sur la subvention, quand elle sera due.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1,227,000 00	19. $\frac{11}{100}$	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. $\frac{11}{100}$	143,200 00	12,745 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. $\frac{88}{100}$	47,288 93	3,243 82	50,532 75	.....	73,467 25
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	.....
\$2,241,800 00	168. $\frac{11}{100}$	\$776,255 68	\$304,988 82	\$1,081,244 50	\$711,604 05	\$524,267 25

TABLEAU A.—*Suite.*

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

SUBVENTIONS

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.	Proportion sur la balance devenue caduque de la subvention accordée à la 1ère Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
	Montants rapportés....	\$ cts.	470	\$ cts. 75,315 80
Colonisation du lac Témiscamingue	51-52 Vic., chap. 91, sect. 11, }	3,200 00	{ 17	.....
do do	53 Vict., chap. 101, sect. 4, .. }			
do do	54 Vict., ch. 88, par. t.	1,800 00	32	.....
do do .....	..... do	5,000 00	18	.....
{ Vallée de Missisquoi..... (maintenant le chemin 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).....	{ 37 & 38 V., chaps. 2, sects 1 & 4, } { 45 Vic., ch. 23, sect. 1, par. q. }	2,500 00	56	.....
			(réduits	.....
			à	.....
	52 Vict., chap. 86, sect. 3.	2,500 00	38, $\frac{50}{100}$	.....
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, $\frac{20}{100}$	\$75,315 80

TABLEAU A.—*Suite.*

gnés; 2o. des sommes payées jusqu'au 1er décembre 1891; et 3o. des montants
EN ARGENT.—*Suite.*

Total de la subvention.	No. de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er octobre 1890.	Montants payés depuis le 1er octobre 1890 jusqu'au 1er décembre 1891.	Total des montants payés au 1er décembre 1891.	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. 2,241,800 00	168. $\frac{27}{1000}$	\$ cts. 776,255 68	\$ cts. 304,988 82	\$ cts. 1,081,244 50	\$ cts. 711,604 05	\$ cts. 524,267 25
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. $\frac{10}{1000}$	43,842 50	.....	43,842 50		
	10					96,157 50
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. $\frac{27}{1000}$	\$1,080,898 18	\$304,988 82	\$1,385,887 00	\$711,604 05	\$990,374 75

TABLEAU A.—*Suite.*

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

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.	Proportion sur la balance devenue caduque de la subvention accordée à la 1ère Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
	Montants rapportés.....	\$ cts.	674. ⁵⁰ / ₁₀₀	\$ cts. 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, prsa & 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 cons- truire un pont sur le St- Laurent, près de Montréal)	54 Vict., ch. 88, par. i.i.....			.....
A reporter.....			862. ⁵⁰ / ₁₀₀	\$75,315 80

TABLEAU A.—*Suite.*

gnés ; 2o. des sommes payées jusqu'au 1er décembre 1891 ; et 3o. des montants EN ARGENT.

Total de la subvention.	No. de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er octobre 1890.	Montants payés depuis le 1er octobre 1890 jusqu'au 1er décembre 1891.	Total des montants payés au 1er décembre 1891.	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. 2,952,550 00	219. ⁹⁷ / ₁₀₀	\$ cts. 1,080,898 18	\$ cts. 304,988 82	\$ cts. 1,385,887 00	\$ cts. 711,604 05	\$ cts. 930,374 75
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.)	.....	.....	.....	.....	150,000 00
350,000 00	20	.....	77,670 00	77,670 00	.....	272,330 00
10,000 00		.....	.....	.....	.....	10,000 00
\$3,917,050 00	356. ⁸³ / ₁₀₀	\$1,484,520 18	\$382,658 82	\$1,867,179 00	\$712,482 05	\$1,412,704 75

TABLEAU A.—*Suite.*

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

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.	Proportion sur la balance devenue caduque de la subvention accordée à la 1ère Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
	Montants rapportés....	\$ cts.	862. $\frac{50}{100}$	\$ cts. 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...	5,161 00	62	.....
Jonction de Pontiac au Pacifique	44-45 Vict., chap. 2, sec. 19.) 51-52 Vic., ch. 91, sec. 4, par. a.)	6,000 00	95	.....
Philipsburg: (jonction et des Carrières de—, sec. du chemin de fer de jonction du St-Laurent et Lac Champlain,—réseau du Sud-Est,—faisant partie du chemin de fer Canadien du Pacifique)	54 Vict., ch. 88, par. j.j.	4,000 00	6 $\frac{3}{4}$	.....
“Quebec & Boston Air Line”: (depuis “Lime Ridge,” comté de Wolfe, jusqu’à Lévis, en passant par les comtés de Wolfe, Mégantic,—Canton de Leeds,—Lotbinière et Lévis)	54 Vic., ch. 88, par. x.....	3,000 00	100	.....
Québec Central :—(Origin- naire)	37 & 38 Vic., chaps 2, secs 1,) 40 Vict., chap. 3, sect. 4....)	4,000 00	100	73,894 75
	A reporter.....		1,251. $\frac{25}{100}$	\$149,210 55

TABLEAU A.—*Suite.*

gnés ; 2o. des sommes payées jusqu'au 1er décembre 1891 ; et 3o. des montants
EN ARGENT.—*Suite.*

Total de la subvention.	No. de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er octobre 1890.	Montants payés depuis le 1er octobre 1890 jusqu'au 1er décembre 1891.	Total des montants payés au 1er décembre 1891.	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. 3,917,050 00	356. ⁸ / ₁₀₀	\$ cts. 1,484,520 18	\$ cts. 382,658 82	\$ cts. 1,867,179 00	\$ cts. 712,482 05	\$ cts. 1,412,704 75
80,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	80,000 00
319,982 00	20	.....	206,440 00	206,440 00	.....	113,542 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. ⁵⁰ / ₁₀₀	473,750 79	.....	473,750 79	143 96	.....
\$5,612,752 00	547. ¹³⁴ / ₁₀₀	\$2,384,270 97	\$596,598 00	\$2,980,869 79	\$712,626 01	\$2,068,466 75

TABLEAU A.—*Suite.*

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

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.	Proportion sur la balance devenue caduque de la subvention accordée à la 1ère Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
		\$ cts.		\$ cts.
	Montants rapportés. ....	.....	1,251 ²⁵ / ₁₀₀	149,210 55
Québec Central : (section de Lévis & Kennebec, — de la jonction de Beauce, ou près, entre la rivière Chaudière et la station de Tring, et un point à, ou près du lac Mégantic).	37 & 38 Vict., chaps 2, secs 1, 40 Vict., chap. 3, sect. 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	57 ⁹³ / ₁₀₀	.....
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	.....
Québec : (De la frontière de)	37 & 38 Vict., chaps 2	2,500 00	.....	.....
Québec & Lac St-Jean.	37 Vict., chap. 2, sect. 1, 38 Vict., chap. 2, sect. 1, 45 Vict., ch. 23, sect. 1, par. a.)	5,000 00	170	.....
Québec & Lac St-Jean : (de la Pointe aux Trembles 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.			\$1,005 ¹⁵ / ₁₀₀	\$213,157 90

* Cette balance à être appliquée et payée sur les 57.93 milles de la nouvelle ligne à et la station de Tring, jusqu'à un point sur le chemin de fer International, au, ou près du

TABLEAU A.—*Suite.*

gnés ; 2o. des sommes payées jusqu'au 1er décembre 1891 ; et 3o. des montants
EN ARGENT.—*Suite.*

Total de la subvention.	No. de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er octobre 1890.	Montants payés depuis le 1er octobre 1890 jusqu'au 1er décembre 1891.	Total des montants payés au 1er décembre 1891.	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. 5,612,752 00	547. ¹⁰⁴ / ₁₃₂	\$ cts. 2,384,270 97	\$ cts. 596,598 82	\$ cts. 2,980,869 79	\$ cts. 712,626 01	\$ cts. 2,068,466 75
360,000 00	60. ⁹⁶ / ₁₀₆	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. ⁷¹ / ₁₀₆	38,550 00	.....	38,550 00	31,450 00	.....
60,000 00	12	.....	53,508 00	53,508 00	.....	6,492 00
\$7,123,279 00	\$798. ¹¹⁸ / ₃₃₀	\$3,600,507 97	\$650,106 82	\$4,250,614 79	\$744,076 01	\$2,341,746 10

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

TABLEAU A.—*Suite.*

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

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.	Proportion sur la balance devenue caduque de la subvention accordée à la 1ère Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
	Montants rapportés.....	\$ cts.	1,605. ¹ / ₁₀₀	\$ cts. 213,157 90
Québec & lac St-Jean : (extension depuis la rivière Métabetchouan jusqu'à St-Alphonse ou la Baie des Ha! Ha!).....	54 Vict., ch. 88, par. p.....	5,000 00	66	.....
Québec & lac St Jean: (ponts sur les rivières Métabetchouan, Kouspiganische et Belle-Rivière).....	54 Vict., ch. 88, par. q.....	.....	.....	.....
Québec, Montmorency & Charlevoix.....	51-52 Vict., ch. 91, sec. 6, par. g.	4,000 00	30	.....
Québec, Montmorency et Charlevoix : (pont sur la rivière St-Charles, à Québec).....	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): maintenant section du chemin de fer Canadien du Pacifique).....	37 Vict., chap. 2, sect. 1.....	1,000 00	43	.....
	A reporter .....	.....	1,804. ¹ / ₁₀₀	\$213,157 90

* Cette balance est réduite à celle de \$108,204.89 vu la réduction,—convenue avec la dangereux à ériger) sur la rivière Métabetchouan.

TABLEAU A.—*Suite.*

gnés; 2o. des sommes payées jusqu'au 1er décembre 1891; et 3o. des montants
EN ARGENT.—*Suite.*

Total de la subvention.	No. de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er octobre 1890.	Montants payés depuis le 1er octobre 1890 jusqu'au 1er décembre 1891.	Total des montants payés au 1er décembre 1891.	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. 7,123,279 00	798.444	\$ cts. 3,800,507 97	\$ cts. 650,106 82	\$ cts. 4,250,614 79	\$ cts. 744,076 01	\$ cts. 2,341,746 10
330,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	330,000 00
150,000 00	.....	.....	29,295 11	29,295 11	.....	120,704 89*
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	861.444	\$3,723,507 97	\$709,401 93	\$4,432,909 90	\$744,076 01	\$3,072,450 99

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

TABLEAU A.—*Suite.*

ETAT : 10, 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 1 ^{ère} Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
	Montants rapportés.....	\$ cts.	1,804. ¹⁸ / ₁₀₀	\$ cts. 213,157 90
Sud-Est : (de Sorel à la jonction de Sutton) :— Maintenant 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 section du chemin de fer du Pacifique Canadien—.....	32 Vict., chap. 52	1,710 00	11 ¹ / ₂	.....
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 section du chemin de fer Pacifique Canadien).....	37 & 38 Vict., chaps 2, sects 1, } 49-50 Vict., chap. 77, sect. 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'Amthelstan).....	54 Vict., ch. 88, par. a.....	3,200 00	22	.....
	A reporter.....	.....	2,020. ¹⁸ / ₁₀₀	\$270,000 00

TABLEAU A.—*Suite.*

gnés ; 2o. des sommes payées jusqu'au 1er décembre 1891 ; et 3o. des montants EN ARGENT.—*Suite.*

Total de la subvention.	No. de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er octobre 1880.	Montants payés depuis le 1er octobre 1880 jusqu'au 1er décembre 1891.	Total des montants payés au 1er décembre 1891.	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. 8,036,279 90	861. $\frac{113}{100}$	\$ cts. 3,723,507 97	\$ cts. 709,401 93	\$ cts. 4,432,909 90	\$ cts. 744,076 01	\$ cts. 3,072,450 99
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. $\frac{38}{100}$	.....	.....	.....	.....	70,400 00
\$8,851,844 00	1051. $\frac{113}{100}$	\$4,430,945 07	\$709,401 93	\$5,140,347 00	\$838,646, 01	\$3,142,850 99

TABLEAU A.—*Suite.*

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

Noms des chemins de fer.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.	Proportion sur la balance devenue caduque de la subvention accordée à la 1 ^{re} Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte a été annulée.
	Montants rapportés.....	\$ cts.	2,020. ⁶⁸ / ₁₀₀	\$ cts. 270,000 00
Vaudreuil & Prescott, — main- tenant le Montréal & Ot- tawa:—(pont sur la rivière La Grasse, à Rigaud).....	54 Vict., ch. 88, par. w.....			
Waterloo & Magog, — main- tenant une section du chemin de fer Canadien du Pacifique. —	<div> <div>37 Vict., chap. 2,.....</div> <div>38 Vict., chap. 2,.....</div> <div>40 Vict., chap. 3,.....</div> </div>	4,000 00	43	
	Totaux		2,063. ¹¹ / ₁₀₀	\$270,000 00

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, }

Bureau des Chemins de Fer. }

Québec, 1^{er} décembre 1891. }

TABLEAU A.—*Suite.*

gnés ; 2o. des sommes payées jusqu'au 1er décembre 1891 ; et 3o. des montants
EN ARGENT.—*Suite.*

Total de la subvention. <small>en francs</small>	No. de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er octobre 1890.	Montants payés depuis le 1er octobre 1890 jusqu'au 1er décembre 1891.	Total des montants payés au 1er décembre 1891.	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.
\$ 8,851,844 00	1094. $\frac{1}{1111}$	\$ 4,430,945 07	\$ 709,401 93	\$ 5,140,347 00	\$ 838,646 01	\$ 3,142,850 99
37,500 00	.....	.....	14,940 00	14,940 00	.....	22,560 00
172,000 00	43	172,000 00	.....	172,000 00	.....
\$9,061,344 00	1094. $\frac{1}{1111}$	\$4,602,945 07	\$724,341 93	\$5,327,287 00	\$838,646 01	\$3,165,410 99

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 argent, à 70 cts l'acre.
Baie des Chaleurs : de Métapédia 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 1888
— do — (pour com- pléter 80 milles sur la section ci-dessus de 100 milles, et pour payer dettes privilé- giées en souffrance)...	54 Vic., ch. 88, par. j. ....	.....	.....	800,000	23 avril 1891
Boie 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 1888
Drummond, — du comté de : — (section entre Drummondville et Ste-Rosalie, près de St-Hyacinthe).	54 Vic., ch. 88, par. d.	27	10,000	270,000	16 jan. 1891
— do — (section entre "Carmel Hill" et Victoriaville)	54 Vic., 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- Jérôme 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 fév., 1891
Grand Nord : (de New- Glasgow à Ste-Ju- lienne).....	49-50 Vic, ch. 77, s. 8, p. 1.) 54 Vict., ch. 88, par. g.)	13	10,000	130,000	16 juil. 1888, 9 fév. 1891
Grand Nord : (de Ste- Julienne à Mont- calm).....	51-52 V., ch. 91, s. 6, 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 décembre 1891 ; et 3o. des montants
EN TERRES.

Montant des 1ers 35 cts par acre, payable lorsque la subvention est due.	No. de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er oc- tobre 1890.	Montants payés depuis le 1er octobre 1890 jusqu'au 1er décembre 1891.	Total des montants payés jusqu'au 1er décembre 1891.	Proportion de la subvention devenue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de com- plétés.	Balance à payer quand elle sera due.	Balance des subventions converties — (2d paiement de 35c. par acre,) — payable lors de la vente des terres.
\$ cts		\$ cts	\$ cts	\$ cts		\$ cts	\$ cts
350,000 00	70	230,000 00	.....	230,000 00	.....	120,000 00	70,000 00
280,000 00	.....	.....	216,500 00	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 00	27	.....	94,500 00	94,500 00	.....	.....	94,500 00
.....
35,000 00	19, $\frac{11}{100}$	33,463 50	.....	33,463 50	1,536 50	.....	33,463 50
28,000 00	8	11,200 00	16,800 00	28,000 00	.....	.....	28,000 00
45,500 00	10	14,000 00	21,000 00	35,000 00	.....	10,500 00	45,500 00
24,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	24,500 00	24,500 00
1,137,500 00	134, $\frac{11}{100}$	428,663 50	348,800 00	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.	N ^o . 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.	278	.....	3,480,000	.....
Grand Nord: (jone- 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 Jo- liette et St Félix de Valois).	54 Vic, ch. 88, par. g...	5	10 000	50,000	9 fév. 1891
Hereford	{ 45 Vic., 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 Vic., ch. 88, par. t...	50	5,000	250,000	Pas de con- version en argent.
Lac St-François, — che- min de fer et de navi- gation 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 Vic., ch. 88, par. u...	20	10,000	200.009	do
L'Assomption.....	49-50 Vict., ch. 77, sec. 9	3½	3,000	10,500	7 jan. 1887
Lotbinière & Mégantic: (entre un point situé à ou près de l'église de la paroisse de St Jean Deschaillons, comté de Lotbinière, et un autre point si- tué à ou près de "Glen Lloyd," comté de Mé- gantic).....	54 Vic., ch. 88, par. d.d.	25	10,000	250,000	Pas de con- version en argent.
	A reporter.....	423½	.....	4,450,500	.....

TABLEAU B.—*Suite.*

gnés; 2o. des sommes payées jusqu'au 1er décembre 1891; et 3o. des montants EN TERRES.—*Suite.*

Montant des 1ers 35 cts par acre, payable lorsque la subvention est due.	No. de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er oc- tobre 1890.	Montants payés depuis le 1er octobre 1890 jusqu'au 1er décembre 1891.	Total des montants payés jusqu'au 1er décembre 1891	Proportion de subvention devenue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de com- plétés.	Balance à payer quond elle sera due.	Balance des subventions converties—(2d paiement de 35 cts par acre,)—paya- ble lors de la vente des terres.
\$ cts 1,137,500 00	134. $\frac{1}{10}$	\$ cts 428,663 50	\$ cts 348,800 00	\$ cts 777,463 50	1,536 50	\$ cts 358,500 00	\$ cts 1,135,963 50
24,500 00	6. $\frac{1}{10}$	.....	525 00	525 00	.....	23,975 00	24,500 00
17,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	17,500 00	17,500 00
49,000 00	35	49,000 00	.....	49,000 00	.....	.....	49,000 00
.....
.....
.....
3,675 00	3 $\frac{1}{2}$	3,675 00	.....	3,675 00	.....	.....	3,675 00
.....
.....
232,175 00	179. $\frac{3}{10}$	481,338 50	349,325 00	890 ,663 50	1,536 50	399,975 00	1,230,638 50

TABLEAU B.—*Suite.*

ÉTAT : Lo 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.	N ^o . 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	.....	4,450,000	.....
Matane,—(entre St. Oc- tave de Métis, en pas- sant à travers les pa- roisses de Sandy Bay et de la rivière Blan- che, jusqu'à Matane).	54 Vic., ch. 88, par. v...	30	10,000	300,000	Pas de con- version en argent.
Montréal & Lac Mas- kinongé: (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 Vic., ch. 77, sec. 7, } 51-52 Vic., ch. 91, s. 3, p. c, } 54 Vict., ch. 88, par n. }	8	10 000	80,000	27 juin 1891
Montréal & Occiden- tal.....	49-50 Vict., ch. 77, s. 4, } 51-52 Vict., ch. 91, s. 5. }	70	5,000	350,000	Pas de con- version en argent.
Montfort,—de coloni- sation de: — (entre Lachute, passant à St-Jérôme, ou à St- Sauveur, ou près, jusqu'à Montfort, canton de Went- worth).....	45 Vic., 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-Rémi).....	54 Vic., ch. 88, par. o...	15	10,000	150,000	Pas de con- version en argent.
	A reporter.....	580½	.....	5,005,500	.....

TABLEAU B.—*Suite.*

gnés; 2o. des sommes payées jusqu'au 1er décembre 1891; 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 oc- tobre 1890.	Montants payés depuis le 1er octobre 1890 jusqu'au 1er décembre 1891.	Total des montants payés jusqu'au 1er décembre 1891.	Proportion de la subvention devenue 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,) — paya- ble lors de la vente des terres.
\$ cts 1,232,175 00	179. $\frac{37}{100}$	\$ cts 481,338 50	\$ cts 349,325 00	\$ cts 830,663 50	1,536 50	\$ cts 399,975 00	\$ cts 1,230,638 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
73,500 00	.....	.....	1,575 00	1,575 00	.....	71,925 00	73,500 00
1,356,425 00	192. $\frac{37}{100}$	504,088 50	351,500 00	855,588 50	1,536 50	499,300 00	1,354,888 50

TABLEAU B.—*Suite.*

ÉTAT: 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.	580½	.....	5,605,500	.....
Ottawa:—(Colonisa- tion d').....	{ 45 Vic., ch. 23, s. 1, p. f., 53 Vict., ch. 102 }	52	4,000	208,000	Pas de con- version en argent.
Portage du Fort & Bris- tol: (embranchement depuis un point, à ou près du village de Quio et le village du Portage du Fort, en passant par les can- tons de Onslow, Bris- tol et Clarendon)	54 Vic., ch. 88, par. f.f..	15	10,000	150,000	do
Pontiac et Renfrew : (entre le site des mi- nes 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 : (sec- tion de Lévis & Ken- nébec, de la jonction de Beauce, ou près, entre la rivière Chaudière et la sta- tion de Tring, et un point à ou près du Lac Mégantic).....	{ 52 Vict., ch. 86, s. 1, 53 Vict., ch. 101, s. 9, 54 Vict., ch. 88, s. 4... }	57 ²³ / ₁₀₀	2,250	117,000	Pas de con- version en argent.
Québec & LacSt-Jean {	{ 37 & 38 Vic., ch. s2, s.1, } 45 Vic., ch. s23, s.1, p.a. }	170	5,000	850,000	14 août 1886
Québec & LacSt-Jean: (	{ 47 Vict., ch. 70, sec. 3, } Avances) { 49-50 Vic., ch. 77, sec. 1. }	.....	.....	.....	.....
	A reporter.....	880 ⁴⁴ / ₁₀₀	.....	6,980,500	.....

* Ces \$148,171.20 d'avances
 remboursées au gouvernement suivant l'arrangement conclu entre les parties intéres-

TABLEAU B.—*Suite.*

gnés; 2o. des sommes payées jusqu'au 1er décembre 1891; et 3o. des montants EN TERRES.—*Suite.*

Montant des 1ers 35 cts par acre, payable lorsque la subvention est due.	No. de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er octo- bre 1890.	Montants payés depuis le 1er octobre 1890 jusqu'au 1er décembre 1891.	Total des montants payés jusqu'au 1er décembre 1891.	Proportion de la subvention devenue caduque par laps de temps ou par nombre de milles en moins de com- plétés.	Balance à payer quand elle sera due.	Balance des subventions converties — (2d paiement de 35 c par acre, — payable lors de la vente des terres.
\$ cts 1,356,425 00	192. $\frac{11}{16}$	\$ cts 504,088 50	\$ cts 351,500 00	\$ cts 855,588 50	1,536 50	\$ cts 499,300 00	\$ cts 1,354,888 50
.....
.....
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*	.....	.....	.....
1,671,425 00	367. $\frac{11}{16}$	949,759 70	369,000 00	1,318,759 70	1,536 50	499,300 00	1,669,888 50

ci-dessus entrées au débit du chemin de fer de Québec & Lac St. Jean, doivent être par elle-
tées à ce sujet.

TABLEAU B.—*Suite.*

ÉTAT : 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.	N ^o . 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.	880. $\frac{4}{100}$	.....	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 Métabet- chouan)	51-52 Vic., ch. 91, s. 1, p.b	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 Metabet- chouan à la Baie des Ha! Ha!)	51-52 Vic, ch. 91, s. 1, p. d, } 53 Vict., ch. 101, s. 2, } 54 Vict., ch. 88, par. p. }	66	5,000	330,000	Pas de con- version en argent.
Québec Oriental; (entre St. Anselme, comté de Dorchester, à tra- vers les comtés 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	1209. $\frac{4}{100}$	.....	9,270,500	.....

TABLEAU B.—*Suite.*

gnés ; 2o. des sommes payées jusqu'au 1er décembre 1891 ; 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 oc- tobre 1890.	Montants payés depuis le 1er octobre 1890 jusqu'au 1er décembre 1891.	Total des montants payés jusqu'au 1er décembre 1891.	Proportion de la subvention devenue 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 35c. par acre.)—payable lors de la vente des terres.
\$ cts		\$ cts	\$ cts	\$ cts	\$ cts	\$ cts	\$ cts
1,671,425 00	367. $\frac{11}{100}$	949,759 70	369,000 00	1,318,759 70	1,536 50	499,300 00	1,669,888 50
49,000 00	13. $\frac{22}{100}$	48,510 00	.....	48,510 00	490 00	.....	48,510 00
24,500 00	7. $\frac{71}{100}$	13,492 50	.....	13,492 50	11,007 50	.....	13,492 50
157,500 00	.	.....	.....	.....	.....	157,500 00	157,500 00
.....
— (explora- tions faites)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
126,000 00	20	28,000 00	.....	28,000 00	.....	98,000 00	126,000 00
2,028,425 00	408. $\frac{11}{100}$	1,039,762 20	369,000 00	1,408,762 20	13,034 00	754,800 00	2,015,391 00

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	1209.43	.....	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 St. Thomas, Clarencevil- le, Henryville, Ste- Anne de Sabrevois et St-Athanase)	54 Vic., ch. 88, par. e.e.	25	10,000	250,000	Pas de con- version en argent.
St-Jacques de l'Achigan	49-50 Vic., ch. 77, s. 8, p. 2	7	4,000	28,000	do
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	1364.43	.....	10,493,500	.....

TABLEAU B.—*Suite.*

gnés; 2o des sommes payées jusqu'au 1er décembre 1891; 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 oc- tobre 1890.	Montants payés depuis le 1er octobre 1890 jusqu'au 1er décembre 1891.	Total des montants payés jusqu'au 1er décembre 1891.	Proportion de la subvention devenue 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
2,028,425 00	408,144	1,039,762 20	369,000 00	1,408,762 20	13,034 00	754,800 00	2,015,391 00
.....
.....
.....
.....
168,000 00	38,84	56,000 00	78,909 10	134,909 10	.....	33,090 90	168,000 00
.....
.....
2,196,425 00	447,144	1,095,762 20	447,909 10	1,543,671 30	13,034 00	787,890 90	2,183,391 00

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.	1364. ⁴³ / ₁₀₀	.....	10,493,500	.....
Trois-Rivières 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 Vict., ch. 88, par c. }	60	10,000	600,000	{ 10 juin 1889 24 jan. 1891
Vaudreuil et Prescott (maintenant le Montréal et Ottawa)	{ 51-52 Vic., ch. 91, s. 9. } 53 Vic., ch. 101, sec. 6. }	30	10,000	300,000	29 jan. 1889
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	Pas de con- version en argent.
	Totaux....	1668. ⁴³ / ₁₀₀	.....	13,233,500	.....

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

Bureau des Chemins de Fer.

Québec, 1er décembre, 1891.

TABLEAU B.—*Suite.*

gnés ; 2o. des sommes payées jusqu'au 1er décembre 1891 ; et 3o. des montants
EN TERRES.—*Suite.*

Montant des lars 35 cts par acre, payable lorsque la subvention est due.	No. de milles actuellement construits.	Montants payés au 1er oc- tobre 1890.	Montants payés depuis le 1er octobre 1890 jusqu'au 1er décembre 1891.	Total des montants payés jusqu'au 1er décembre 1891.	Proportion de la subvention devenue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de com- plétés.	Balance à payer quand elle sera due.	Balance des subventions converties,—(2d paiement de 35c. par acre,)—payable lors de la vente des terres.
\$ cts 2,196,425 00	447.78%	\$ cts 1,095,762 20	\$ cts 447,909 10	\$ cts 1,543,671 30	13,034 00	\$ cts 787,890 90	\$ cts 2,183,391 00
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	16,50	70,100 00	22,850 00	92,950 00	.....	12,050 00	105,000 00
2,997,925 00	533.18%	1,412,312 20	470,759 10	1,883,071 30	13,034 00	1,249,990 90	2,984,891 00

E. MOREAU,

Directeur des Chemins de Fer.

TABLEAU C

ETAT indiquant : 1o. la balance restée disponible, le 1er octobre 1890, sur les cré-
juin 1891 ; 2o. les sommes reçues du Département du Trésor, du 1er octobre
mentaires votés, durant la session de 1890, pour fin de l'exercice de 1890-91 ;
Chemins de Fer,)—sur la susdite balance de crédits, et sur les autres crédits
1891, et ce, comme dépenses imputables au chemin de fer de Québec,

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.....
53 Vict., chap. 1er,—(Item No. 279 de la Cédule B,).....	Règlement de comptes non-payés.....
54 Vict. chap. 1er,—(Item No. 37 de la Cédule A,).....	Règlement de comptes non-payés.....
	Totaux.....

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

Bureau des Chemins de Fer.

Québec, 1er décembre, 1891.

TABLEAU C

aits votés par la Législature de Québec, pour l'exercice financier expirant le 30 1890 au 30 juin 1891, sur la susdite balance de crédits, et sur les crédits supplé- et 30. les sommes payées par le Département des Travaux Publics,—(Bureau des votés pour l'exercice de 1890-91, depuis le 1er octobre 1890 jusqu'au 30 juin Montréal, Ottawa et Occidental, et aux inspections de chemins de fer.

MONTANTS VOTÉS POUR 1890-91 :					
Imputables au compte de Construction.	Pour inspections de chemins de fer.	Balance en banque sur le total des crédits votés pour 1890-91, au 1er octobre 1890.	Montants reçus du Trésor du 1er octobre 1890 au 30 juin 1891.	Montants dépensés ou payés par le Bureau des chemins de fer, du 1er octobre 1890 au 30 juin 1891.	Balance en banque au 30 juin 1891 sur les montants en banque, au 1er octobre 1890, et sur les montants reçus du Trésor, jusqu'au 30 juin 1891.
\$ cts. 1,000 00	\$ cts	\$ cts 1,000 00	\$ cts	\$ cts	\$ cts 1,000 00
.....	1,000 00	540 20	.....	50 00	490 20
40,000 00	.....	5 22	4,000 00	4,005 22	.....
30,364 27	.....	.....	30,364 27	20,853 75	9,510 52
\$71 364 27	\$1,000 00	\$1,545 42	\$34,364 27	\$24,908 97	\$11,000 72

E. MOREAU,

Directeur des Chemins de Fer.

TABLEAU D

ÉTAT indiquant : 1o. les balances en banque au 1er juillet 1891, sur les crédits 1891 ; 2o. les montants votés par la Législature, pour l'exercice financier de (Bureau des chemins de fer,)—sur ces balances en banque, depuis le 1er de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et aux inspections de

AUTORITÉ.	OBJET.	MONTANTS VOTÉS POUR 1890-91.	
		Imputables au compte de "Construction."	Pour inspections de chemins de fer.
		\$ cts	\$ cts
53 Vict., ch. 1er,—(Item No. 29 de la Cédule A,).....	Différence due à la succession Legge.	1,000 00	.....
53 Vict., ch. 1er,—(Item No. 246 de la Cédule B,).....	Inspections de chemins de fer, etc..	.....	1,000 00
54 Vict., ch. 1er,—(Item No. 37 de la Cédule A,).....	Règlement de comptes non-payés...	30,364 27	.....
54 Vict., ch. 1er,—(Item No. 274 de la Cédule B,).....	Inspections de chemins de fer, etc..	.....	.....
54 Vict., ch. 1er,—(Item No. 302 de la Cédule B,).....	Règlement de comptes non-payés...	.....	.....
	Totaux.....	\$31,364 27	\$1,000 00

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, }
Bureau des Chemins de Fer. }
 Québec, 1er décembre 1891. }

TABLEAU D

votés par la Législature de Québec, pour l'exercice financier expirant le 30 juin 1891-92; et 3o. les sommes payées par le Département des Travaux Publics, — juillet jusqu'au 1er décembre 1891; et ce, comme dépenses imputables au chemin chemins de fer.

Balances en banque au 1er juillet 1891, sur les crédits votés pour 1890-91.	Montants votés pour 1891-92.		Montants dépensés ou payés pour construction, du 1er juillet au 1er décembre 1891.	Montants dépensés ou payés pour inspections de chemins de fer, etc., du 1er juillet au 1er décembre 1891.	Balance en banque au 1er décembre 1891, sur les balances en banque, au 1er juillet 1891, sur les montants reçus du Trésor, jusqu'au 30 juin 1891.	Montants disponibles au Trésor, sur les crédits votés pour 1891-92, au 1er décembre 1891.
	Imputables au compte de Construction.	Pour inspections de chemins de fer.				
\$ cts	\$ cts	\$ cts	\$ cts	\$ cts	\$ cts	\$ cts
1,000 00					1,000 00	
490 20				47 90	442 30	
9,510 52			2,415 03		7,095 49	
		1,000 00				1,000 00
	6,956 25					6,956 25
\$11,000 72	\$6,956 25	1,000 00	2,415 03	\$47 90	\$8,537 79	\$7,956 25

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 décembre 1891.

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.)

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

RÉSEAU DU VERMONT CENTRAL.

Chemin de fer du Vermont Central : de St-Jean à la frontière du Vermont.....	26.00	
Chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly : de la jon- ction 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	
	— —	77.10
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 fron- tière de New-Hampshire.....	34.75	
Embranchement de Stanstead.....	2.00	
	— —	36.75

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 Bucking- ham 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
	<hr/> 553.05

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER DU SUD-EST :

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

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-Lam- bert à la frontière, près de Frelisburg.....	54.00
Embranchement de St-Césaire.....	8.00
Chemin de fer de Jonction du St-Laurent et du Lac Cham- plain : de Stanbridge à St-Guillaume.....	61.00
Embranchement de l'Avenir.....	11.50
	<hr/> 827.55

CHEMIN DE FER LE CANADA-ATLANTIQUE.

	MILLES.
De la frontière d'Ontario jusqu'à la jonction 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 jon- ction 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
	<u>203.57</u>

CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET DU LAC MASKINONGÉ,

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

CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

De la jonction avec le Grand Tronc, à. Ste-Rosalie, jusqu'à Nicolet.....	65.98
---	-------

CHEMIN DE FER DE L'ASSOMPTION.

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

CHEMIN DE FER LE GRAND-NORD.

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

CHEMIN DE FER DE JONCTION DE PONTIAC AU PACIFIQUE.

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

CHEMIN DE FER DES BASSES-LAURENTIDES.

Du point de jonction avec le chemin de fer des Piles, à la station de St-Tite, à 3 milles au sud du terminus du chemin des Piles, à aller 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 10 milles au-delà de la Grande Rivière Cascapédiac.....	70.00
---	-------

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
	<hr/> 57.86

CHEMIN DE FER DE CARILLON ET GRENVILLE.

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

CHEMIN DE FER DE JONCTION DE BEAUHARNOIS.

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

CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA.

	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 à Ottawa.)

De Vaudreuil à Rigaud.....	16.50
----------------------------	-------

CHEMIN DE FER DU ST-LAURENT ET DES ADIRONDACKS :

De la jonction avec le Canada-Atlantique, près de Valley-field, jusqu'à la ligne-frontière dans la direction de Malone, E. U.....	20.3
---	------

CHEMIN DE FER DE HEREFORD :

(Maintenant exploité par le "Maine Central.")

De Cookshire jusqu'à la frontière du Vermont, à "Hall's Stream".....	35.00
Embranchement de Cookshire jusqu'à "Lime Ridge," aux carrières de chaux et de marbre.....	18.52
	<hr/>
	53.52

Chemin de fer de la Montagne d'Oxford :—

Depuis Eastman jusqu'à Lawrenceville.....	10.00
---	-------

Chemin de fer de Pontiac et Renfrew :

Depuis la station Wiman, sur le chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique, jusqu'aux mines de la Compagnie de Bristol	5.00
---	------

CHEMIN DE FER 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 à Wakefield	20.00
Chemin de fer de Montréal et Occidental : depuis St. Jérôme jusqu'à Ste. Agathe	20.00
Formant dans toute la province un total de voies ferrées construites, ou en exploitation, ou prêtes à être livrées à l'exploitation, à venir au 1er Décembre 1891, de	2829.87
Sur ce total de 2829.87 milles il a été construit depuis le 1er juillet 1867,—date de l'établissement de la Confédération Canadienne,—.....	2254.62 milles
Et, avant le 1er juillet 1867.	575.25
En tout	2829.87

LOUIS A. VALLÉE,
Ingénieur.

Département des Travaux Publics,
Québec, 1er. Décembre, 1891.

APPENDICE N° 4.

PONTS MÉTALLIQUES.

QUÉBEC, 1er NOVEMBRE 1891.

A L'HONORABLE P. GARNEAU,

Commissaire des Travaux Publics,

Québec.

Monsieur le ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur la situation générale du service de construction des ponts métalliques dans la province et sur les négociations auxquelles cette branche de votre département a donné lieu depuis le 1er octobre 1890 jusqu'à ce jour.

Continuant à suivre la marche adoptée dans mes rapports généraux antérieurs, je diviserai ce travail en trois parties, savoir :

1re partie.—Exposé relatif aux ponts dont il est fait mention dans le rapport général de 1890, et qui n'étaient pas terminés à la date du 1er octobre 1890. (1)

(1) Il n'est pas fait mention ici des ponts entrant dans cette catégorie, mais au sujet desquels aucune nouvelle action n'a été prise depuis la date du dernier rapport.

2me partie.—Exposé relatif aux ponts pour lesquels des demandes de subvention ont été introduites après le 1er octobre 1890, et dont l'étude a été commencée.

3me partie.—Enumération des demandes de subvention introduites depuis le 1er octobre 1890, et auxquelles il n'a pas encore été donné suite.

Je ferai suivre cet exposé de quelques remarques générales et d'un tableau donnant quelques renseignements statistiques sur les principaux ponts construits depuis l'inauguration de la politique des ponts métalliques.

1^{re} PARTIE.

EXPOSÉ relatif aux ponts dont il est fait mention dans le rapport général de 1890, et qui n'étaient pas terminés à la date du 1^{er} octobre-1890.

ARGENTEUIL

PONT SUR LA RIVIÈRE ROUGE, DANS GRENVILLE.

Les conseils municipaux intéressés ont introduit le 20 juillet 1891 une nouvelle demande de subvention, malgré les refus réitérés et dûment motivés qui leur ont été opposés. Cette requête a été soumise à l'honorable conseil exécutif qui a formellement maintenu la décision antérieure et a définitivement rejeté la demande. Cette décision a été notifiée aux intéressés le 7 septembre 1891.

ARTHABASKA

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

Le montage de la superstructure métallique commencé le 5 août 1890, et interrompu par une crue d'eau, a été terminé dans le courant du mois de novembre.

BAGOT

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

Le 14 octobre 1890, l'honorable commissaire accorde à la municipalité l'aide qu'elle avait sollicitée pour la construction du pont. La part contributive de la municipalité est fixée à \$4650.00; cette somme a été payée et déposée au département, le 28 janvier 1891.

L'entreprise des maçonneries a été confiée à monsieur Frs Lemoine, auteur de la soumission la plus basse. Ces travaux sont terminés.

La superstructure métallique sera construite par la société "The Dominion Bridge Co.," dont la soumission s'élevait à \$6,385.00, et était inférieure aux autres soumissions déposées. La pose de la superstructure devait, d'après les conditions du contrat, commencer le 1er septembre 1891, et elle devait être terminée le 15 octobre.

Le travail à l'usine n'étant pas commencé, il est certain, dès aujourd'hui, que l'entrepreneur sera incapable de terminer l'ouvrage dans les délais prescrits.

BEAUCE.

PONT SUR LA RIVIÈRE CHAUDIÈRE, A ST-GEORGE.

Les procédures au sujet de cet ouvrage continuent entre les autorités municipales et les opposants. A la demande de M. le maire de St-George, l'honorable commissaire a consenti à modifier les conditions de l'intervention du gouvernement dans les frais de construction de cet ouvrage : la municipalité, au lieu d'avoir à payer au gouvernement une somme de \$11,500.00, comme il en avait été con-

venu, pourra faire exécuter les travaux, sous le contrôle du gouvernement, jusqu'à concurrence de la dite somme de \$11,500.00.

Les contrats, tant pour les ouvrages de maçonnerie que pour la superstructure métallique, ne pourront être accordés que lorsque les tribunaux se seront définitivement prononcés sur la validité du règlement passé par le conseil municipal.

BELLECHASSE

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

L'honorable commissaire a fait connaître aux intéressés le 11 octobre 1890 que le gouvernement ferait construire le pont dont il s'agit si les municipalités en cause consentaient à payer au département la somme de \$2716.00, et à mettre à la disposition du dit gouvernement les terrains requis.

Le 8 juin 1891, le département a reçu notification d'un règlement, en date du 10 décembre 1890, en vertu duquel ces conditions étaient acceptées ; mais, comme le crédit voté par la législature était, à cette époque, complètement engagé, l'honorable commissaire s'est vu obligé de retarder jusqu'à l'exercice prochain la décision à intervenir.

PONT SUR LA RIVIÈRE BOYER, A ST-MICHEL.

La lenteur avec laquelle l'entrepreneur des travaux de construction des culées, monsieur M. Rousseau, procédait à l'exécution des ouvrages, a mis le service technique dans la nécessité de recourir, à diverses reprises, à des mesures d'office. Les travaux ont dû être interrompus vers la fin du mois de novembre 1890, à cause de la rigueur de la saison, et ils ont été repris dès les premiers beaux jours du printemps pour être terminés le 7 août dernier.

Le coût des fondations a dépassé les prévisions, les pilots ayant dû être battus à une profondeur plus grande que ne l'avaient fait prévoir les sondages

préliminaires. Faisant droit à une demande du conseil municipal intéressé, le gouvernement a consenti à intervenir dans le paiement de ce surcroît de dépense pour une somme de \$741.20, laquelle a été déduite de la somme de \$975.00, que la municipalité devait payer au gouvernement pour prix d'une superstructure neuve en bois. La différence de \$233.80 a été reçue au département le 30 septembre dernier.

Le montage de la superstructure métallique, commencé le 20 juillet, était terminé le 25 août, et l'épreuve à laquelle il a été procédé à cette date a donné des résultats satisfaisants. Je rappellerai ici que cette entreprise avait été confiée à la compagnie "The Dominion Bridge Co., de Lachine.

GASPÉ

PONT SUR LA RIVIÈRE DU CAP-CHAT.

Les intéressés ont encore renouvelé leur requête dans le courant du mois de décembre 1890, en proposant des conditions différentes de celles que le gouvernement impose.

Aucune décision n'a été prise au sujet de cette demande.

PONT SUR LA RIVIÈRE ST. JEAN, A DOUGLASTOWN.

Il n'a pas été fait mention de ce pont dans le rapport de 1890, mais bien dans le rapport de 1889, parce que dans l'intervalle compris entre les époques de rédaction de ces deux documents, aucune négociation nouvelle n'était intervenue relativement à cet objet.

A la suite des démarches de monsieur A. Carrier, M.P.P., cette affaire a été reprise, et, les 17 et 19 janvier 1891, l'honorable premier ministre et l'honorable commissaire des Travaux publics ont approuvé mon rapport du 14 août 1889.

Cependant l'autorisation du gouvernement fédéral était nécessaire pour pouvoir établir le pont à l'endroit projeté. Cette autorisation, malgré les pressantes instances des intéressés, n'a pu être obtenue parce qu'un pont fixe établi en cet endroit constituerait un obstacle à la navigation. Cette décision des autorités fédérales a été communiquée au département par monsieur L. Z. Joncas, M. P., le 12 août dernier.

J'estime que les intéressés feraient chose sage en renonçant à vouloir faire établir le pont à l'entrée du barachois, et en profitant de l'offre généreuse du gouvernement provincial pour construire un pont sur cette rivière à environ trois milles plus haut.

J'ai exprimé cet avis dans une lettre que j'ai adressée le 27 juillet dernier à monsieur R. Lindsay, maire de Douglastown.

JACQUES-CARTIER

PONT ENTRE STE-GENEVIÈVE ET L'ILE BIZARD.

Le gouvernement fédéral a fait exécuter les deux quais dont il est question dans mon rapport antérieur, et les intéressés ont payé au gouvernement provincial la somme de \$3142.00, montant fixé comme part contributive de la municipalité dans le coût des travaux.

L'entreprise des ouvrages en maçonnerie a été confiée le 14 mai 1891 au plus bas soumissionnaire, M. G. Guilbault, de Ste-Geneviève.

La plus grande partie des matériaux étaient à pied d'œuvre dans le courant du mois de septembre, et les deux piliers à construire seraient actuellement en voie d'achèvement sans les circonstances regrettables qui se sont présentées.

Malgré les instances réitérées faites par les intéressés et par le département, le gouvernement fédéral n'a accordé qu'au mois de septembre dernier, à la municipalité de l'Ile Bizard, l'autorisation de construire le pont dont il s'agit entre les

deux quais existants. Aussi n'est-ce que le 13 septembre que j'ai pu autoriser l'entrepreneur à commencer l'ouvrage en lit de rivière.

Cependant comme l'automne a été exceptionnellement beau jusqu'à ce jour, il eut été facile de terminer les travaux si l'entrepreneur n'avait pas fait preuve d'incurie et de mauvaise volonté, à tel point qu'on peut affirmer, dès maintenant, que les travaux ne pourront être terminés avant l'hiver, et devront être interrompus, aux risques et périls de l'entrepreneur, pour être repris l'été prochain.

L'entreprise pour la construction de la superstructure métallique a été confiée, d'après la règle ordinaire du département, au plus bas soumissionnaire, la Société Anonyme Internationale, de Braine-le-Comte (Belgique), moyennant la somme de \$15830.00, le 26 mai 1891.

JOLIETTE

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

La pose d'une couche supplémentaire de peinture sur la superstructure métallique du pont a été retardée d'une année; cet ouvrage sera exécuté dans le courant du présent mois, et les \$200 retenues de ce chef, pourront alors être payées à l'entrepreneur.

PONT SUR LA RIVIÈRE OUAREAU, ENTRE ST-PAUL ET STE-MARIE-SALOMÉ.

Le 24 avril dernier, copie du rapport de l'ingénieur-directeur a été adressée aux intéressés. Il résulte de ce document que les municipalités auraient à payer au gouvernement une somme de \$2110, comme part contributive dans les frais de construction de ce pont. Celui-ci aurait 125 pieds de longueur; la dépense, pour le gouvernement, serait d'environ \$4300.

Les municipalités n'ont pas fait connaître au département si elles seraient prêtes à accepter ces conditions.

KAMOURASKA.

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

Ce pont et ses abords sont aujourd'hui entièrement terminés. Le différent entre le département et monsieur Beaulieu, entrepreneur de la superstructure métallique, n'est pas encore réglé.

La note des frais supplémentaires au montant de \$1,949.30 avait été réduite par le service technique à \$640.50. Après de longs pourparlers, et après le paiement à monsieur Beaulieu de la somme de \$640.50, à compte et sous réserves, l'honorable commissaire a offert à celui-ci la moitié du surplus de son compte, soit \$654.40, pour solde de tout compte d'ouvrages supplémentaires en rapport avec l'application de la convention du 8 octobre 1889.

Cette proposition n'a pas été acceptée par l'entrepreneur, qui a fait valoir de nouvelles prétentions et a produit le 2 mars 1891 un nouveau compte au montant de \$9,122.85, comprenant la solde de \$276.56 dues sur le montant du contrat pour le pont de Kamouraska.

Ce compte a été réduit par le service de la direction des ponts métalliques à \$5299.41, indépendamment du prix de location du quai, à justifier par le requérant, et pour lequel celui-ci a fourni, le 23 avril dernier, un reçu d'une somme de \$1000.00, délivré par M. L. Marquette à M. C. G. Beaulieu, et daté du 3 novembre 1890. Dans cette somme de \$5299.41 est compris un montant de \$1000.00 payable à la société "La Métallurgique," en vertu du transport consenti par M. Beaulieu en faveur de cette société. M. Beaulieu aurait donc droit ainsi, d'après le rapport du service technique, et en prenant en considération la facture de M. Marquette, à la somme de \$6299.41 sur sa réclamation de \$9122.85. Du 1er octobre 1890 jusqu'à la date à laquelle a été présenté ce compte de \$9122.85, c'est-à-dire jusqu'au 2 mars dernier, il avait été payé, en vertu de son contrat, au dit C. G. Beaulieu, en divers paiements, une somme de \$3294.90, faisant, avec les paiements antérieurs un total de \$14,828.95; le 25 avril, l'honorable commissaire a consenti à avancer encore une somme de \$2545.00, en paiement de quelques articles du compte en litige, conformément aux modifications apportées par le service technique. Dans cette somme est comprise la balance finale de \$276.56 relative au pont de Kamouraska. Il a été payé, en outre, \$145.50 pour quelques menus ouvrages supplémentaires ordonnés par l'ingénieur et dûment autorisés.

La municipalité de la Rivière Ouelle, par requête du 17 août, demande que le gouvernement fasse poser aux extrémités du pont des frontons avec inscription du nom du pont, comme il en a été posé sur d'autres ouvrages construits avec l'aide du gouvernement. Ces frontons coûteront \$235.00. Le 24 septembre, l'honorable conseil exécutif, sur la proposition de l'honorable commissaire, a fait droit à cette requête, et le travail a été confié à l'entrepreneur général de la superstructure, M. C. G. Beaulieu.

Quant à la réclamation de M. Beaulieu, elle est actuellement soumise à l'examen de l'honorable commissaire, pour règlement final.

LÉVIS

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

La côte-approche du côté est de ce pont n'a pas encore été réparée, vu qu'il y a intérêt à laisser s'opérer complètement, par le poids propre du remblai, le tassement des terrains compressibles inférieurs.

Il a été payé à M. Louis Lambert et à MM. Louis, Julien et Frs-Xavier Lambert une somme totale de \$55.00 pour dégâts et dommages occasionnés à leurs propriétés par les éboulements de la côte-approche.

L'ISLET.

PONT SUR LA RIVIÈRE LA TORTUE, A L'ISLET

Les travaux de maçonnerie étaient entièrement achevés le 8 novembre 1890.

La superstructure métallique, qui aurait dû être terminée également à cette

date du 8 novembre, n'a été construite que dans le courant du mois de février 1891. La société "The Dominion Bridge Co.," qui a entrepris cet ouvrage à raison de \$6.16 les 100 lbs, a reçu, sur le montant qui lui est dû, un acompte de \$4,500.00 en attendant que le service technique se voit mis d'accord avec elle au sujet du poids réel de l'ouvrage.

Le peinturage de la superstructure a été fait avec beaucoup de négligence et j'ai prescrit que cette partie du travail soit entièrement recommencée. Ces réparations sont en voie d'exécution.

PONT SUR LE BRAS ST-NICOLAS, A ST-EUGÈNE.

Le 23 octobre 1890, l'honorable commissaire a accepté la proposition du conseil municipal offrant au gouvernement la somme de \$950, à la condition que celui-ci se chargeât de la construction complète du pont, tant des culées que de la superstructure.

Le creusement dans le rocher des gradins destinés à recevoir l'appui de la superstructure a été exécuté par des ouvriers engagés à la journée par un agent chargé par le gouvernement de surveiller l'exécution de cet ouvrage.

Ces travaux étaient terminés le 21 avril 1891.

La superstructure métallique a été posée du 20 avril au 30 mai 1891. Comme pour le pont de l'Islet, le peinturage a laissé à désirer ; il a été repris, d'après mes instructions. Il a été payé à l'entrepreneur, "The Dominion Bridge Co.," un acompte de \$4,500, dans les mêmes conditions que pour le pont sur la rivière La Tortue.

MASKINONGÉ.

PONT SUR LA PETITE RIVIÈRE DU LOUP, A LOUISEVILLE.

La superstructure de cet ouvrage a reçu les deux dernières couches de peinture, et les quelques menus travaux de parachèvement ont été effectués.

MÉGANTIC.

PONT SUR LA RIVIÈRE BLANCHE, A PLESSISVILLE.

La municipalité a fait réparer le pied des culées de ce pont. Dans le courant du mois d'octobre dernier, sous la surveillance d'un agent du gouvernement, elle a fait étançonner aussi les ailes de ces culées servant de mur de soutènement aux remblais, en s'engageant à faire reconstruire ces murs dans le courant de l'été. Il importe de remarquer qu'il s'agit ici de vieilles maçonneries qui constituaient les appuis de l'ancien pont en bois, et sur lesquelles a été posé, moyennant certaines réparations, la nouvelle superstructure métallique.

MISSISQUOI

PONT SUR LA RIVIERE YAMASKA, A FARNHAM.

L'entrepreneur des ouvrages en maçonnerie, monsieur Frs Lemoine, a terminé ses travaux le 15 novembre 1890 ; le montage de la superstructure métallique, commencé à la fin du mois d'octobre 1890, était achevé le 20 décembre suivant. Le peinturage de la superstructure a été exécuté au commencement du printemps dernier. Cet ouvrage était confié, comme je l'ai dit l'an dernier, à la société Anonymie Internationale.

Quelques pierres du bec de la pile ont été détachées par le choc des glaces, au printemps. Cet accident, qui a pu être facilement réparé, a fait voir la nécessité de poser en amont de cette pile un brise-glace dont j'avais déjà préconisé la construction. La corporation de la cité contribuera dans la dépense pour une somme de \$250.00, qu'elle a payé le 4 août dernier au département.

Le brise-glace sera construit dans le courant de l'hiver prochain.

La corporation a fait aménager à ses frais, avec beaucoup de soins, les abords du pont sur les deux rives.

MONTMAGNY.

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

Les travaux de maçonnerie étaient terminés à mon entière satisfaction le 5 août dernier. Le montage de la superstructure métallique, commencé vers la fin du mois de septembre, sera terminé au commencement du mois prochain. L'aménagement des abords du pont et des chemins d'accès a été interrompu par suite des difficultés provoquées par certains propriétaires des terrains avoisinants. Le département s'occupe actuellement du règlement de ces difficultés.

MONTMORENCY.

PONT SUR LA RIVIÈRE LAFLEUR, A ST-JEAN, I. O.

Le 15 octobre 1890, l'honorable commissaire a fait connaître à M. P. Blouin, maire de St-Jean, que le gouvernement ferait construire le pont dont il s'agit à environ 300 pieds en amont de l'embouchure de la rivière, si la municipalité consent à payer au gouvernement le somme de \$3375.00, et à se soumettre aux autres conditions ordinaires. Il a été répondu à cette communication par la notification d'une résolution du conseil municipal de St-Jean, en date du 1er décembre 1890. par laquelle ce conseil offre de payer \$800.00, le surplus ne devant être exigé par le gouvernement qu'à certaines conditions étrangères à la construction du pont, et aussi à la condition que le pont soit établi à l'embouchure de la rivière.

Le gouvernement n'a pas accepté ces propositions, et l'affaire n'a pas eu d'autre suite.

QUÉBEC

PONT SUR LA RIVIÈRE JACQUES-CARTIER, A VALCARTIER.

Les municipalités intéressées ont obtenu du département de la Colonisation une promesse d'intervention au montant de \$1200 dans la reconstruction du pont en bois, et le consentement de ce département à ce que cette subvention fût employée à contribuer à la construction d'un pont métallique. Elles ont suppléé de leurs deniers jusqu'à concurrence de la somme de \$5000, exigée par le département des Travaux publics. Ce paiement a été effectué le 10 juin dernier, et le département a fait procéder immédiatement à la mise en adjudication des travaux.

Les plus bas soumissionnaires pour l'entreprise des maçonneries étaient MM. Pâquet et Powers, de Lévis, auxquels le contrat a été accordé, le 12 juin, moyennant les prix unitaires renseignés au bordereau de prix.

La construction de la superstructure a été confiée à la société "The Dominion Bridge Co.," au prix de \$9910.

Les maçonneries et l'aménagement des talus et chemin d'accès au pont seront terminés dans quelques jours. Les travaux ont été exécutés jusqu'ici à entière satisfaction et avec toute la célérité possible. La réception de la superstructure métallique dans les ateliers de Lachine ne pourra pas être faite avant la fin du mois courant. Le constructeur est donc dès maintenant en retard de plus de trois mois.

RICHMOND.

PONT SUR LA RIVIÈRE ST FRANÇOIS, A BROMPTON FALLS.

Les travaux de maçonnerie, dont M. Frs Lemoine était l'entrepreneur, ont été commencés le 14 octobre 1890 et terminés le 18 novembre suivant. Ces travaux ont été exécutés aux frais de la municipalité.

La superstructure métallique a été exécutée dans les ateliers de la société "The Dominion Bridge Co," de Lachine ; le montage à pied d'œuvre en a été commencé le 16 février 1891 et a pris fin le 3 avril. D'après les conditions du contrat, cet ouvrage devait être terminé le 10 décembre 1890.

Quelques menus ouvrages de maçonnerie, pour la construction d'un mur de soutènement, ont été exécutés aux frais du gouvernement à la demande de la municipalité. Le coût de ces ouvrages supplémentaires s'est élevé à \$49.62.

ST-JEAN

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

Les travaux de maçonnerie et de remblai des chemins, commencés le 15 mai dernier, étaient terminés le 19 août.

Le montage de la superstructure métallique est terminé depuis quelques jours.

D'après les conventions intervenues, à l'époque où la construction de ce pont a dû être retardée d'une année, entre le gouvernement et la Société Anonyme Internationale, il a été payé à cette dernière, le 26 janvier 1891, une somme de \$500, laissant, sur le montant du contrat, une balance de \$500, à payer après l'achèvement complet des travaux.

SHEFFORD

PONT SUR LA RIVIÈRE NOIRE, À ROXTON FALLS.

Le rapport de l'ingénieur-directeur, daté du 3 février dernier, constate que la municipalité aurait à payer au gouvernement la somme de \$3080, et à aménager

à ses frais les abords de l'ouvrage. Le 12 février, l'honorable commissaire fait notifier aux intéressés que le gouvernement consent à faire construire le pont dont il s'agit, moyennant les conditions ordinaires.

A la suite des démarches faites par les représentants de la municipalité, le gouvernement décide que celle-ci paiera la somme de \$3000 au département des Travaux publics, qui recevra, en outre, du département de la Colonisation une somme de \$500 pour l'amélioration des chemins d'accès au pont ; enfin un certain nombre de cultivateurs et propriétaires de Roxton travailleront à l'exécution des remblais aux abords du pont, conformément à l'engagement pris par eux et notifié au département. Moyennant ces conditions, le pont et l'aménagement des abords seront exécutés entièrement par le gouvernement.

L'entrepreneur Frs Lemoine a été déclaré adjudicataire des travaux de maçonnerie, dont l'exécution est commencée depuis les premiers jours du mois de septembre écoulé. Ils sont actuellement en voie d'achèvement.

La superstructure métallique sera construite dans les ateliers de la " Dominion Bridge Co," de Lachine, qui a entrepris l'ouvrage pour la somme de \$5570.00. La pose de la superstructure doit être terminée le 15 mars 1892, en vertu des conditions du contrat.

Les autorités municipales ont décidé que ce pont serait dorénavant appelé " pont de Grosbois."

2eme PARTIE.

EXPOSÉ relatif aux ponts pour lesquels des demandes de subvention ont été introduites après le 1er octobre 1890, et dont l'étude a été commencée.

A.—Ponts dont les travaux sont commencés.

LAC ST-JEAN.

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

A la suite de requêtes adressées au département, et de démarches faites auprès de l'honorable commissaire par les délégués de la municipalité de St-Joseph d'Alma, et spécialement par monsieur H. Cimon, curé de St-Joseph, et par monsieur P. L. Marcotte, M. P.P., requêtes, dont la première est datée du 28 octobre 1890, et considérant l'intérêt considérable engagé, au point de vue de la colonisation, dans la construction du pont dont il s'agit, le gouvernement consent, le 23 janvier 1891, à entreprendre la construction de cet ouvrage, moyennant les conditions ordinaires.

La somme à payer par les intéressés au gouvernement est fixée à \$2,000 ; elle a été payée le 21 mai dernier. La municipalité fournit aussi au département les terrains nécessaires et les terres pour l'exécution des remblais dans les chemins d'accès.

L'entreprise des travaux de maçonnerie a été adjugée, le 23 juin 1891, au plus bas soumissionnaire, monsieur Frs Lemoine ; ils sont exécutés à bordereau

de prix. Actuellement ces ouvrages sont en bonne voie d'exécution ; ils seront terminés dans peu de jours.

La superstructure métallique sera construite par la Société Anonyme Internationale, etc., de Bruxelles, au prix de \$11,792. Ce prix était le plus bas de ceux qui ont été proposés. Le contrat a été donné le 17 septembre dernier, et le montage de la superstructure doit être terminé avant le 15 juillet 1892.

MISSISQUOI

PONT SUR LA RIVIÈRE YAMASKA, A COWANSVILLE.

Dans le courant du mois d'octobre 1890, le conseil municipal de Cowansville sollicite l'aide du gouvernement pour la construction d'un pont sur la rivière Yamaska. L'inspection de la rivière est ordonnée, et, du rapport d'inspection, il résulte que la municipalité aurait à payer au gouvernement la somme de \$2,250. Cette condition et les autres conditions ordinaires imposées par le gouvernement sont acceptées le 9 mars 1891 par les intéressés, et l'ordre est donné par l'honorable commissaire de procéder à la mise en adjudication des travaux aussitôt que le dépôt requis aura été fait.

Ce dépôt est effectué le 10 avril 1891 ; les travaux de maçonnerie sont adjugés le 28 avril, et ceux de la superstructure le 1er juin dernier.

Les entrepreneurs sont, respectivement, monsieur Frs Lemoine et la société "The Dominion Bridge Co.," de Lachine.

Les maçonneries sont exécutées à bordereau de prix ; la superstructure métallique est entreprise à forfait pour la somme de \$2915.00.

On achève actuellement la construction des culées. D'après le contrat, elles devaient être terminées le 1er août dernier ; mais je n'ai pas cru devoir presser l'entrepreneur, attendu qu'il m'était démontré que la superstructure ne serait pas prête au temps prescrit. En effet, cette partie de l'ouvrage, qui, en vertu des conditions du cahier des charges, devait être achevée depuis le 1er octobre, n'est pas encore commencée.

MONTMAGNY.

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

A la suite d'une demande verbale faite par M. N. Bernatchez, M.P.P., l'honorable commissaire a ordonné, le 15 janvier dernier, de procéder à l'étude préliminaire du projet de construction de cet ouvrage.

A la suite du rapport dressé le 19 janvier par le service technique, le gouvernement accorde à la municipalité de St-Thomas la construction complète du pont par le gouvernement, moyennant, pour la municipalité, de payer au département des Travaux publics la somme de \$2335.00, et de se soumettre aux autres conditions ordinaires. Cette somme a été payée le 15 mai 1891, et les adjudications des travaux ont eu lieu le 6 juin pour les maçonneries, et le 2 juillet pour la superstructure. Les adjudicataires ont été, respectivement, MM. Pâquet & Powers, de Lévis, et "The Dominion Bridge Co.," de Lachine. L'entreprise des maçonneries se fait à bordereau de prix, et la superstructure métallique pour la somme de \$5357.50 à forfait.

Les travaux de maçonnerie et d'aménagement des abords étaient terminés le 7 septembre écoulé, et il a été payé en acompte aux entrepreneurs, en deux paiements, une somme totale de \$2,500.00, en attendant le règlement final.

La pose de la superstructure devait commencer le 15 septembre pour être terminée le 1er novembre. Le travail à l'usine n'est pas encore commencé ; le constructeur est donc considérablement en retard.

B.—Pont dont les travaux ne sont pas commencés

BERTHIER.

PONT SUR LA RIVIÈRE CHICOT, A ST-CUTHBERT.

Par requête, en date du 10 avril 1891, un grand nombre de contribuables de la paroisse de St-Cuthbert se déclarent prêts à construire le pont métallique dont il s'agit en se soumettant aux conditions ordinaires du gouvernement, et ils demandent qu'un ingénieur soit envoyé sur les lieux pour évaluer la dépense. Cette requête est appuyée par monsieur C. A. Chenevert, M.P.P.

Le rapport du service technique, daté du 6 mai 1891, fixe à \$3,038.00 le montant de la part contributive des intéressés dans le coût de l'ouvrage, comprenant \$2,720.00 pour la construction des culées, et \$318.00 pour la valeur d'une superstructure neuve en bois. La dépense pour le gouvernement serait d'environ \$1,400.00. Copie de ce rapport a été transmise à M. Chenevert, le 12 mai 1891.

CHICOUTIMI ET SAGUENAY

PONT SUR LA RIVIÈRE CHICOUTIMI, A CHICOUTIMI.

Le 28 novembre 1890, monsieur O. Côté, M. P. P., transmet au gouvernement une requête du conseil de ville de Chicoutimi, demandant l'aide du gouvernement pour la construction du pont dont il s'agit. Le 27 décembre, l'honorable commissaire décide que le département des Travaux publics se chargera de la construction complète de l'ouvrage, à la condition que la municipalité consente à payer le montant qui sera fixé dans le rapport de l'ingénieur, après inspection des lieux.

D'une évaluation approximative, faite d'après des renseignements recueillis au département des Terres de la couronne et auprès de monsieur Wm Warren, de Chicoutimi, il résultait que la part contributive de la municipalité serait de \$3,160.00 ou de \$3,644.00, selon que le petit pont à établir au-dessus de la glissoire dans le prolongement du pont principal serait construit en bois ou en métal.

Par délibération en date du 6 avril 1891, le conseil de ville de Chicoutimi a accepté les conditions du gouvernement en exprimant l'espoir, qu'après l'inspection des lieux, l'ingénieur apporterait quelques modifications à son rapport. Monsieur O. Côté a transmis au département copie de cette délibération en donnant acte de l'entente complète intervenue entre lui et le dit conseil au sujet du mode de prélèvement de la somme à payer au gouvernement.

L'inspection des lieux sera faite incessamment.

COMPTON.

PONT SUR LA RIVIÈRE ST-FRANÇOIS, A EAST ANGUS

Le 7 janvier 1891, le Révd. E. T. Boudreau, curé à East Angus, et monsieur F. T. Williard, maire de la même paroisse, font parvenir au gouvernement, au nom du conseil municipal, une pétition demandant une aide pour la construction d'un pont sur la rivière St. François. Cette pétition avait d'abord été transmise au département de la Colonisation, mais elle a été renvoyée au département des Travaux publics lorsque l'intention des intéressés de construire un pont métallique a été connue.

Quelques contribuables de Westbury ont demandé, le 22 janvier, que le pont soit construit sur ou vers le lot No 15 du 2e rang de Westbury ; mais il résulte

des renseignements recueillis qu'il ne s'agit là que d'un pont en bois de colonisation, qui, par conséquent, ne concerne pas le département des Travaux Publics.

L'inspection de la rivière, aux abords de l'endroit choisi par la municipalité d'East Angus, a été faite le 27 août 1891 : la dépense, pour la municipalité, a été fixée à \$3,190. Copie du rapport du service technique a été transmise à monsieur le curé Boudreau et à monsieur le maire Williard, le 7 septembre 1891, avec l'engagement de la part du gouvernement de faire exécuter ce pont, dans le cas où la législature voterait de nouveaux crédits à cet effet, dans sa prochaine session.

PONT SUR LA RIVIÈRE SAUMON, DANS LA MUNICIPALITÉ DE LINGWICK.

Le 2 juin 1891, le conseil municipal de Lingwick demande qu'un ingénieur soit chargé par le gouvernement de faire l'inspection du site du pont projeté.

L'inspection demandée a été faite le 18 octobre, par ordre de l'honorable Commissaire. Il en résulte que le pont coûterait environ \$13,005, dont \$4,655 à la charge de la municipalité, et \$8,350, à la charge du gouvernement.

La part de la municipalité, néanmoins, serait réduite d'environ \$1000 par le produit de la vente des pierres dont sont construites les culées actuelles, et qui seraient utilisées dans la construction des maçonneries nouvelles.

TEMISCOUATA.

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

A la suite d'une demande faite le 20 octobre 1890 par monsieur Bélanger, maire de St. Antonin, l'honorable Commissaire consent le 26 janvier 1891 à faire construire le pont dont il s'agit, si les intéressés se soumettent aux conditions ordinaires.

Une première inspection des lieux est faite au mois de février; elle est reprise en été, à la demande des intéressés. De cette étude faite dans le courant du mois de juillet dernier, il résulte que les intéressés auraient à payer au gouvernement la somme de \$2,400, l'aménagement des abords du pont restant à la charge de la municipalité.

Le 30 juillet, monsieur C. E. Pouliot, M. P.P., a transmis à l'honorable commissaire, en la recommandant, copie d'une résolution du conseil municipal de St-Antonin par laquelle ce conseil demande que le gouvernement accepte \$2,000.00 comme part contributive de la municipalité, dont les ressources sont fort restreintes.

Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet par le gouvernement.

3^{me} PARTIE.

EXPOSÉ relatif aux demandes qui n'ont pas été suivies d'inspection, et dont il n'est pas fait mention dans les rapports généraux antérieurs.

ARGENTEUIL

PONT SUR LA RIVIÈRE DU NORD, A LACHUTE.

Demande de la municipalité de Lachute, parvenue au département le 28 avril 1891 ; conditions ordinaires de l'intervention du gouvernement communiquées aux intéressés le 8 mai suivant.

COMPTON

PONT SUR LA RIVIÈRE SAUMON, A SCOTTSTOWN, MUNICIPALITÉ DE HAMPDEN.

Requête datée du 14 janvier 1891, par laquelle le conseil municipal et les contribuables de Hampden demandent \$1500.00 pour les aider à payer le coût du pont en fer qu'ils ont fait construire.

Aucune suite n'a été donnée à cette requête.

PONT SUR LA RIVIÈRE VICTORIA, A MARSTON.

Le conseil municipal de Marston, par lettre du secrétaire-trésorier en date du 6 octobre 1891, prie le gouvernement de lui faire connaître les conditions ordinaires de son intervention dans les frais de construction des ponts métalliques. Le 15 octobre ces conditions sont communiquées aux intéressés, sans aucun engagement de la part du gouvernement.

LAC ST-JEAN

PONT SUR LA RIVIÈRE OUIATCHOUANICHE, A ROBERVAL.

Par résolution en date du 4 mai 1891, le conseil municipal de Roberval demande une aide pour la construction du pont dont il s'agit, et le 16 du même mois les conditions ordinaires de l'intervention du gouvernement sont communiquées à monsieur le maire de Roberval par monsieur le secrétaire du département.

LAPRAIRIE

PONT SUR LA RIVIÈRE DU PORTAGE, A LAPRAIRIE.

Une résolution du conseil municipal de Laprairie, en date du 2 mars 1891, autorise le secrétaire-trésorier à accepter la somme de \$200,00, qui, d'après la

résolution, aurait été promise par le gouvernement pour aider à payer le pont en fer que la dite municipalité a fait construire.

Aucune réponse n'a été adressée au conseil de Laprairie.

MATANE

PONT EN FER SUR LA RIVIÈRE MÉTIS, ENTRE STE-FLAVIE ET ST-OCTAVE DE MÉTIS.

A la demande du conseil municipal de St-Octave, monsieur le secrétaire du département a transmis à monsieur le maire de cette paroisse, le 17 juillet 1891, l'exposé des conditions ordinaires de l'intervention du gouvernement dans la construction des ponts métalliques.

Les municipalités intéressées, autorisées par le conseil de comté, ont demandé dans le courant du mois d'octobre écoulé, qu'une inspection soit faite par l'ingénieur du gouvernement, se déclarant prêts à satisfaire aux conditions qui leur avaient été communiquées.

Cette inspection sera faite incessamment.

NAPIERVILLE

PONT SUR LA PETITE RIVIÈRE DE MONTRÉAL, A NAPIERVILLE.

Le 20 octobre, le secrétaire-trésorier du conseil municipal du village de Napierville transmet au gouvernement copie d'une résolution datée du 5

octobre 1891, demandant l'aide du gouvernement pour la construction du pont dont il s'agit.

Ayant reçu communication des conditions ordinaires de l'intervention du gouvernement, le 22 octobre monsieur le secrétaire-trésorier, au nom des conseillers, a prié l'honorable Commissaire de charger l'ingénieur du gouvernement de faire les inspections et évaluations préliminaires.

Le service technique a reçu de l'honorable Commissaire l'ordre de procéder à ce travail d'étude.

NICOLET.

PONT SUR LA RIVIÈRE NICOLET, PRÈS DE L'ÉTABLISSEMENT DE MM. LAFRANCE ET GUÉRIN.

Le 17 novembre 1890, Monsieur J. V. Monfette, M. P. P., transmet à l'honorable Commissaire une requête de MM. Lafrance et Guérin priant le gouvernement de faire construire le pont dont il s'agit et s'engageant à contribuer dans la dépense pour \$600.00, à faire exécuter les travaux de terrassement aux abords du pont, et à se charger de l'entretien de cet ouvrage.

L'honorable Commissaire a répondu à monsieur Monfette en lui faisant connaître les conditions ordinaires de l'intervention du gouvernement, et en lui communiquant une estimation sommaire faite par l'ingénieur-directeur d'après quelques renseignements verbaux, et d'où il résulte que la part contributive des intéressés serait d'environ \$2500 à \$3000.

PONTIAC

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

Dès le 4 février 1890, les habitants du village de Fort Coulonge et des townships unis de Mansfield et de Pontiac ont adressé au gouvernement une requête collective le priant de leur accorder une subvention de \$15,000.00 pour la construction du pont dont il s'agit.

Le 29 novembre les pétitionnaires ont formulé une nouvelle demande réduite à \$10,000.00 ou 25% du coût de l'ouvrage, et à la condition que le gouvernement de la province d'Ontario fournisse une somme égale et que le gouvernement fédéral paie une somme double, c'est-à-dire la seconde moitié du prix de l'ouvrage. Cette requête est appuyée par M. W. J. Poupore, M. P. P.

Le 12 janvier 1891 l'honorable premier ministre a répondu à ce dernier qu'une décision immédiate de la part du gouvernement provincial n'était point nécessaire et que celui-ci attendrait avant d'agir les décisions du gouvernement fédéral et du gouvernement de la province d'Ontario.

RICHELIEU

PONT SUR LA RIVIÈRE RICHELIEU, A SOREL.

Une lettre de monsieur A. A. Taillon, maire de Sorel, reçue le 11 juillet 1890, transmet à l'honorable premier ministre copie d'une résolution du conseil de cette cité, tendant à faire autoriser par les électeurs le dit conseil à payer au gouvernement une somme de \$50,000.00 en obligations de la cité, à 40 ans de date, à la

condition que le gouvernement fasse construire à ses frais le pont dont il s'agit, et le remette en pleine propriété à la cité, quand cette somme de \$50,000.00 aura été payée au gouvernement.

Il n'a pas été donné suite à cette affaire jusqu'à ce jour.

ST-SAUVEUR

PONT SCOTT, SUR LA RIVIÈRE ST-CHARLES, A ST-ROCH-NORD.

Le 18 décembre 1890, les syndics des chemins à barrière de la rive Nord de Québec ont prié le gouvernement de faire faire par l'ingénieur du service des ponts métalliques une estimation du coût de la reconstruction d'un pont métallique destiné à remplacer le pont dont il s'agit, et de leur accorder l'aide généralement donnée par le gouvernement pour ce genre d'ouvrages.

Cette demande a été soumise à l'honorable Conseil Exécutif, et il a été répondu le 14 janvier 1891 à Monsieur U. Tessier, président, que le gouvernement ne pouvait affecter à l'entreprise en question les deniers votés par la Législature pour aider les municipalités dans la construction des ponts métalliques.

TABLEAUX

CONTENANT QUELQUES RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES.

Il m'a paru intéressant de consigner sous forme de tableaux les données principales concernant un certain nombre de ponts-routes construits sous ma direction dans la province de Québec. Dans plusieurs ouvrages techniques, on trouve des tableaux analogues plus ou moins complets et j'ai pensé qu'il y aurait un intérêt très grand à pouvoir faire ainsi facilement une étude comparative entre les ponts métalliques construits dans d'autres pays et ceux qui ont été établis par le gouvernement provincial. Dans une des colonnes de ce tableau sont inscrites les hauteurs des poutres. Aux yeux de la plupart des ingénieurs européens ces hauteurs pourront paraître exagérées; aussi, je crois devoir reproduire ici les remarques que j'ai consignées dans le rapport que j'ai eu l'honneur d'adresser à l'honorable Commissaire des Travaux Publics le 31 décembre 1888. On lit, à la page 29 de ce rapport :

“ La hauteur donnée aux poutres ou longerons américains est sensiblement plus grande que pour les ponts construits en Europe, où le système rivé est seul adopté. Tandis que, pour ces derniers, la hauteur des poutres varie du huitième au quatorzième de la longueur de la travée, selon que celle-ci est plus ou moins grande, dans les ponts articulés américains, au contraire, le rapport entre la hauteur des poutres et la portée est rarement inférieur à un huitième et atteint souvent un cinquième.

Or, à mesure que la hauteur des poutres augmente, et toutes autres conditions restant égales d'ailleurs, le poids de la superstructure diminue; mais en même temps la solidarité entre les poutres devient beaucoup plus difficile à assurer dans de bonnes conditions, les efforts résultant de la poussée du vent augmentent, les pièces constitutives de la charpente sont de plus en plus exposées à des déformations transversales, en un mot la rigidité du système, et par suite aussi la sécurité et la durée de la construction, diminuent rapidement.

“ Les ingénieurs les plus savants ont critiqué souvent l’excès de hauteur donné aux poutres en Amérique, tout en reconnaissant qu’en Europe il existe généralement une tendance dans le sens opposé. Il y a donc à ce sujet une moyenne rationnelle à observer, et il est facile de s’assurer, par la comparaison avec les principaux ponts américains et européens, que je me suis attaché, dans les projets que j’ai dressés jusqu’à ce jour, à éviter de tomber dans l’un ou dans l’autre de ces excès.”

Dans le premier tableau les dimensions des ouvrages sont données en mesures anglaises. Le second tableau n’est que la répétition du premier dans lequel les mesures anglaises ont été remplacées par les mesures métriques afin de faciliter la comparaison avec les ouvrages construits dans les pays où ces dernières mesures sont en usage.

Je vous adresse également, Monsieur le Ministre, deux autres tableaux donnant l’énumération des soumissions déposées pour les entreprises de travaux de construction des superstructures métalliques et pour celles des travaux de maçonnerie dont les contrats ont été accordés par le gouvernement. (1)

(1) Ces tableaux font partie des archives du département.

DOCUMENTS

concernant quelques ponts métalliques construits dans la Province de Québec
et Chaussées. (*)

(MESURES

Désignation des ouvrages.	Année de l'achèvement.	Longueur d'axe en axe des appuis.	Largeur entre gar- de-corps.	Type des poutres.	Nature du treillis.	Hauteurs des poutres.
Pont de la Malbaie.....	1888	217' 6"	16'	cintrées	simple	28'—14'
Pont Turcot, à Howick....	1889	258' 6"	16'	"	double	33'—13' 6"
Pont Garneau, à St. Ro- muald, (1).....	1890	350' 3"	16'	"	"	34'—18' 6"
		116' 0"	16'	droites	"	18' 6"
Pont de St. François, Riv. du Sud (2).....	1888	114' 6"	14'	"	simple	18' 6"
		114' 0"				
Pont de St. Raymond.....	1889	163' 0"	16'	schwedler	"	18' 6"
Pont de St. Pie de Deguire.	1890	52' 9"	13'	droites	montants et croix de St. André	6' 6"

(*) Pour tous les ponts figurant dans ce tableau, la voie est formée d'un plancher en soit directement par des entretoises ou pièces de pont, soit par des longrines métalliques

Dans les calculs on a admis pour charges d'épreuve une surcharge uniformément réparties sur deux essieux distants de 10 pieds et dont les roues sont espacées de 5 pieds.

Pour les poutres du type dit "poutres cintrées" les hauteurs sont prises aux extré-
celle de la partie centrale des poutres.

STATISTIQUES

(Canada) sous la direction de Gérard Macquet, ingénieur au corps belge des Ponts ANGLAISSES.)

Poids de la superstructure en livres			Coût de la super- structure		Désignation des so- ciétés de construc- tion.	OBSERVATIONS.
Total.	Par pied li- néaire.	Par pied su- perficie.	Total.	Par pied su- perficie.		
			\$ cts.	\$ cts.	Sté. Anonyme Internationale de Braine-le- Comte Belgique	(1) La commission des che- mins à barrières de la rive sud a chargé la Compag- nie dite "Provincial Iron Bridge & Railway Co." de construire ce pont. Celle-ci a chargé de l'ex- écution de l'entreprise, monsieur A. Charlebois, de Québec, et lorsque le gouvernement est inter- venu pour faire du dit pont un pont libre, il a dû respecter les droits acquis par l'entrepreneur choisi par la Compagnie. M. Charlebois est donc resté l'entrepreneur gé- néral des travaux et c'est lui qui a confié l'exécu- tion de la superstructure métallique à la Sté Ano- nyme Internationale.
242,500	1114.90	69.683	13,038 00	3 75		
321,875	1245.16	77.822	15,150 00	3 66	"	
560,000	1596.85	99.928	32,000 00	5 71	"	
89,950	775.43	48.464	5,000 00	2 69	"	
154,325	675.38	48.241	8,584 00	2 68	"	
125,000	766.871	47.929	6,900 00	2 64	Dominion Bridge Co. de Montréal.	(2) Ce pont comporte deux travées ; le poids total et le coût total s'appliquent à l'ensemble des deux travées.
19,850	376.30	28.946	1,160 00	1 69	Sté. Anonyme Internationale.	

madriers de 3 pouces d'épaisseur reposant sur des longrines en bois portées elles-mêmes établies entre ces entretoises.

répartie de 80 lbs par pied carré, ou une voiture pesant, avec son chargement, 28,000 lbs

mités et au centre des poutres ; pour les poutres du type Schwedler la hauteur donnée est

DOCUMENTS

concernant quelques ponts métalliques construits dans la Province de Québec
et Chaussés.)

(MESURES

Désignation des ouvrages.	Année de l'achève- ment.	Longueur d'axe en axe des appuis.	Largeur entre gar- de-corps.	Type des poutres.	Nature du treillis.	Hauteurs des pou- tres.
Pont de Kamouraska, (3)...	1889	138' 0"	16'	schwedler	simple	18' 6"
Pont de la Riv. Ouelle (3)...	1890	236' 9"	16'	cintrées	"	30' 3"—15'
Pont de Louiseville.....	1890	46' 0"	16'	droites	"	6'
Pont de St. Victor de Tring.....	1890	75' 6"	14'	"	montants et croix de St. André	9' 3"
Pont de St. George de Beauce (4).....	en projet	3 × 147'	16'	schwedler	simple	19'
Pont de St. Michel de Bel- chasse.	1891	115' 6"	16'	"	"	17' 4"
Pont de l'île { Bizard (5)... 2e " ..	1er projet... non exécuté.	245' 9"	16'	cintrées	double	31' 6"—17'
	en cons- truction	265' 6"	16'	"	"	33' 9"—17'
Pont de Plessisville (6)....	1890	51' 2"	24'	droites	simple	6'
Pont de St. Anne du Sault.	1890	134' 3"	16'	schwedler	"	18' 6"
Pont de St. Joseph de Chambly.....	1890	52' 9"	13'	droites	montants et croix de St. André	6' 6"
Pont sur la Riv. Ouareau..	1890	78' 9"	14'	"	"	9' 6"
Pont de St Pierre, Riv. du Sud.	1891	250' 9"	16'	"	double	32"—15' 5"
Pont de St. Luc.....	1891	89' 0"	14'	"	montants et croix de St. André	10' 9"

STATISTIQUES (suite)

(Canada) sous la direction de Gérard Macquet, ingénieur au corps belge des Ponts ANGLAISES.)

Poids de la superstructure en livres			Coût de la superstructure		Désignation des sociétés de construction.	OBSERVATIONS.
Total.	Par pied linéaire.	Par pied superficiel.	Total.	Par pied superficiel.		
			\$ cts.	\$ cts.	La Métallurgique de Bruxelles.	
103,625	750.905	46.931	5,720 00	2 59		(3) L'entrepreneur de la superstructure métallique de ce pont est monsieur C. G. Beaulieu, de Lévis ; c'est celui-ci qui s'est adressé à la Société "La Métallurgique" pour l'exécution de cet ouvrage dont il n'a fait lui-même que le montage proprement dit.
294,325	1243.188	77.699	11,300 00	2 98	"	
20,000	434.782	27.173	1,080 00	1 47	Dominion Bridge Co.	
37,475	496.22	35.454	2,195 00	2 08	Sté. Anonyme Internationale.	
275,575	624.886	39.055	16,468 00	2 34	"	(4) Ce pont comporte trois travées semblables ; le poids total et le coût total s'appliquent à l'ensemble des trois travées. L'adjudication des travaux a eu lieu, mais la mise à exécution a dû être retardée par suite de difficultés légales.
92,000	796.535	49.783	5,526 00	2 99	Dominion Bridge Co.	
282,200	1148.24	71.770	15,830 00	4 02	Sté. Anonyme Internationale.	
321,875	1212.33	75.770	18,000 00	4 24	"	
35,275	689.503	28.725	2,030 00	1 65	"	(5) Le premier projet est celui d'après lequel a été faite l'adjudication ; après modification du projet, le prix a été augmenté proportionnellement à l'augmentation de poids.
94,800	706.14	44.134	5,475 00	2 55	"	
19,850	376.303	28.946	1,145 00	1 67	"	
39,675	503.809	35.986	2,280 00	2 07	"	(6) La largeur totale de 24 pieds se subdivise en 16 pieds de voie charretière et deux trottoirs en encorbellement de 4 pieds chacun.
297,625	1186.931	74.183	17,841 00	4 45	"	
48,500	544.943	38.924	2,775 00	2 23	"	

DOCUMENTS

concernants quelques ponts métalliques construits dans la Province de Québec
et Chaussées. (MESURES)

Désignation des ouvrages,	Année de l'achèvement.	Longueur d'axe en axe des appuis.	Largeur entre gar- de-corps.	Type des poutres.	Nature du treillis.	Hauteurs des pou- tres.
Pont de l'Islet.....	1891	119' 0"	18'	schwedler	simple	17' 4"
Pont de St. Eugène de l'Islet.....	1891	118' 9"	16'	droites	"	15'
Pont de Farnham, (7).....	1890	2 x 148' 6"	23'	schwedler	"	19'
Pont de Brompton Falls,...	1891	233' 9"	16'	cintrées	"	30'—15' 3"
Pont de Valcartier.....	en cons- truction	189' 9"	16'	"	double	25' 4"—8' 4
Pont de St. Thomas.....	"	132' 3"	16'	schwedler	simple	18' 3"
Pont d'Upton.....	"	164' 6"	16'	cintrées	"	22'—7' 6"
Pont de Cowansville.	"	91' 8"	16'	droites	montants et croix de St. André	11'
Pont de St. Joseph d'Alma {	"	73' 6"	16'	"	"	8' 6"
	"	179' 9"	16'	cintrées	simple	23' 9"—7' 9"
Pont de Roxton Falls.....	"	122' 9"	16'	droites	"	15'

FAIT ET DRESSÉ PAR L'INGÉNIEUR-DIRECTEUR
SOUSSIGNÉ,

Québec, 1er novembre 1891.

GÉRARD MACQUET.

STATISTIQUES (suite)

(Canada) sous la direction de Gérard Macquet, ingénieur au corps belge des ponts ANGLAISES.)

Poids de la superstructure en livres			Coût de la super- structure		Désignation des so- ciétés de construc- tion.	OBSERVATIONS.
Total.	Par pied li- néaire.	Par pied su- perficie.	Total.	Par pied su- perficie.		
			\$ cts.	\$ cts.		
114,700	963,865	53,548	7,065 83	3 30	Dominion Bridge Co.	(7) Ce pont comporte deux travées semblables; le poids total et le prix total se rapportent à l'ensem- ble des deux travées. La largeur de 23' comprend 16' de voie charretière et deux trottoirs en encor- bellement de 3' 6" de lar- geur chacun.
104,025	876,000	54,750	6,408 00	3 37	"	
271,175	913.04	39.697	16,966 00	2 48	Sté. Anonyme Internationale.	
272,400	1165.347	72.834	16,344 00	4 37	Dominion Bridge Co.	
190,000	1001.315	62.582	9,910 00	3 26	"	
100,000	755.38	47.258	5,357 50	2 53	"	
123,000	747.72	46.732	6,385 00	2 42	"	
56,000	610.908	33.115	2,915 00	1 99	"	
35,000	476.19	29.762	2,300 00	1 96	Sté. Anonyme Internationale.	
144,000	801.112	50.069	9,492 00	3 30	"	
98,500	802.44	50.152	5,570 00	2 84	Dominion Bridge Co.	

DOCUMENTS

concernant quelques ponts métalliques construits dans la Province de Québec
et Chaussées. (*)

(MESURES)

Désignation des ouvrages.	Année de l'achèvement.	Longueur d'axe en axe des appuis.	Largeur entre gar- de-corps.	Type des poutres.	Nature du treillis.	Hauteur des poutres.
Pont de la Malbaie	1888	66 m 295	4 m 877	Cintrées	Simple	8.53-4.27
Pont "Turcot," à Howick..	1889	78 m 798	4 m 877	"	Double	10.06-4.72
Pont "Garneau," à St-Ro- muald	1890	{ 106 m 756 35 m 357	{ 4 m 877 4 m 877	{ Droites	{ "	{ 10.36-5.64 5.64
Pont de St-François, rivière du Sud. (1).....	1888	{ 34m 900 34m 750	{ 4 m 287	{ "	{ Simple	{ 5.64
Pont de St-Raymond.....	1889	49 m 685	4 m 877	Schwedler	"	5.64
Pont de St-Pie de Deguire.	1890	16 m 077	3 m 962	Droites	Montants et croix de St-André	1.98
Pont de Kamouraska.....	1889	42 m 06	4 m 877	Schwedler	Simple	5.64
Pont de la Rivière Ouelle..	1890	72 m 157	4 m 877	Cintrées	"	9.22
Pont de Louiseville.....	1890	14 m 020	4 m 877	Droites	"	1.83

(*) Pour tous les ponts figurant dans ce tableau la voie est formée d'un plancher en soit directement par les entretoises ou pièces de pont, soit par des longerines métalliques

Dans le calcul on a admis pour charges d'épreuve une surcharge uniformément réparties sur deux essieux distants de 10 pieds et dont les roues sont espacées de 5 pieds.

Pour les poutres du type dit " poutres cintrées " les hauteurs sont prises aux extré-
est celle de la partie centrales des poutres.

STATISTIQUES

(Canada) sous la direction de Gérard Macquet, ingénieur au corps belge des Ponts MÉTRIQUES.)

Poids de la superstructure en kilogrammes			Coût de la super- structure		Désignation des so- ciétés de construc- tion.	OBSERVATIONS.
Total.	Par mètre li- néaire.	Par mètre superficiel.	Total.	Par mètre superficiel.		
			\$ cts	\$ cts	Sté-Anonyme Internationale de Braine-le- Compte Belgique	
110,000	1,650.25	340.219	13,038 00	40 32		
146,000	1,852.83	379.913	15,150 00	39 42	"	
254,000	2,379.25	487.852	32,000 00	61 46	"	
40,800	1,153.94	236.609	5,000 00	29 00	"	
70,000	1,005.02	235.534	8,584 00	28 88	"	(1) Ce pont comporte deux travées ; le poids total et le coût total s'appliquent à l'ensemble des deux tra- vées.
56,700	1,141.18	233.994	6,900 00	28 47	Dominion Bridge Co. de Montréal	
9,600	550.80	141.293	1,160 00	18 21	Sté-Anonyme Internationale	
47,000	1,117.45	229.126	5,720 00	27 88	La Métallurgique de Bruxelles	
133,500	1,850.13	379.358	11,300 00	32 11	"	
9,075	647.28	132.722	1,080 00	15 79	Dominion Bridge Co.	

madriers de 3 pouces d'épaisseur reposant sur des longrines en bois portées elles-mêmes établies entre ces entretoises.

répartie de 80 lbs. par pied carré, ou une voiture pesant, avec son chargement, 28,000 lbs.

mités et au centre des poutres ; pour les poutres du type "Schewdler" la hauteur donnée

DOCUMENTS

concernant quelques ponts métalliques construits dans la Province de Québec
et Chaussées. (MESURES)

Désignation des ouvrages.	Année de l'achève- ment.	Longueur d'axe en axe des appuis.	Largeur entre gar- de-corps.	Type des poutres.	Nature du treillis.	Hauteur des pou- tres.	
Pont de St-Victor de Tring	1890	23 m 016	4 m 267	Droites	Montants et croix de St-André	2.82	
Pont de St-George de Beau- ce. (2).....	en projet	3x44 m 806	4 m 877	Schwedler	Simple	5.79	
Pont de St-Michel de Belle- chasse	1891	35 m 207	4 m 877	"	"	5.28	
Pont de l'île Bi- zard	1er projet.	non exé- cuté	74 m 903	4 m 877	Cintrées	Double	9.60-5.18
	2e projet.	en constr- uction	80 m 924	4 m 877	"	"	10.29-5.18
Pont de Plessisville (3).....	1890	15 m 596	7 m 320	Droites	Simple	1.83	
Pont de Ste-Anne du Sault.	1890	40 m 920	4 m 877	Schwedler	"	5.64	
Pont de Saint-Joseph de Chambly	1890	16 m 077	3 m 962	Droites	Montants et croix de St-André	1.98	
Pont sur la rivière Ouareau.	1890	24 m 005	4 m 267	"	"	2.90	
Pont de St-Pierre, rivière du Sud.....	1891	76 m 427	4 m 877	"	Double	9.75-4.70	
Pont de St-Luc	1891	27 m 126	4 m 267	"	Montants et croix de St-André	3.28	
Pont de l'Islet.....	1891	36 m 274	5 m 486	Schwedler	Simple	5.28	
Pont de St-Eugène de l'Is- let.....	1891	36 m 198	4 m 877	Droites	"	4.57	

STATISTIQUES (*suite*)

(Canada) sous la direction de Gérard Macquet, ingénieur au corps belge des Ponts MÉTRIQUES.)

Poids de la superstructure en kilogrammes			Coût de la super- structure		Désignation des so- ciétés de construc- tion.	OBSERVATIONS.
Total.	Par mètre li- néaire.	Par mètre superficiel.	Total.	Par mètre superficiel.		
			\$ cts.	\$ cts.		
17,000	738.61	173,099	2,195 00	22 35	Sté-Anonyme Internationale	(2) Ce pont comporte trois travées semblables : le poids total et le coût total s'appliquent à l'ensemble des trois travées.
125,000	929.93	190.677	16,488 00	25 15	"	
41,725	1,185.13	243.004	5,526 00	32 18	Dominion Bridge Co.	
128,000	1,708.87	350.395	15,830 00	43 33	Sté-Anonyme Internationale	
146,000	1,804.18	369.932	18,000 00	45 61	"	(3) La largeur de 7m 320 se subdivise en 4m 88 de voie charretière et deux trot- toirs en encorbellement de 1m 22 chacun.
16,000	1,025.90	140.154	2,030 00	17 78	"	
43,000	1,050.83	215.466	5,475 00	27 43	"	
9,000	559.80	141.293	1,145 00	17 97	"	
18,000	749.84	175.730	2,280 00	22 26	"	
135,000	1,766.39	362.188	17,841 60	47 87	"	
22,000	811.03	190.070	2,775 00	23 97	"	
52,025	1,434.22	261.433	7,065 83	35 51	Dominion Bridge Co.	
47,185	1,303.52	267.279	6,408 00	36 30	"	

DOCUMENTS

concernant quelques ponts métalliques construits dans la Province de Québec
et Chaussées. (*) (MESURES)

Désignation des ouvrages.	Année de l'achève- ment.	Longueur d'axe en axe des appuis.	Largeur entre garde- corps.	Type des poutres.	Nature du treillis.	Hauteur des pou- tres.
Pont de Farnham (4)	1890	2x45 m 261	7 m 010	Schwedler	Simple	5.80
Pont de Brompton Falls...	1891	71 m 243	4 m 877	Cintrées	"	9.14-4.64
Pont de Valcartier.....	en cons- truction	57 m 838	4 m 877	"	Double	7.72-2.54
Pont de St-Thomas.....	"	40 m 311	4 m 877	Schwedler	Simple	5.57
Pont d'Upton.....	"	50 m 143	4 m 877	Cintrées	"	6.71-2.29
Pont de Cowansville.....	"	27 m 938	4 m 877	Droites	Montants et croix de St-André	3.35
Pont de St-Joseph d'Alma {	"	22 m 402	4 m 877	"	"	2.59
		54 m 783	4 m 877	Cintrées	Simple	7.24-2.36
Pont de Roxton Falls.....	"	37 m 413	4 m 877	Droites	"	4.57

FAIT ET DRESSÉ PAR L'INGÉNIEUR-DIRECTEUR
SOUSSIGNÉ,

Québec, 1er novembre 1891.

GÉRARD MACQUET.

STATISTIQUES (suite)

(Canada) sous la direction de Gérard Macquet, ingénieur au corps belge des Ponts-MÉTRIQUES.)

Poids de la superstructure en kilogrammes			Coût de la superstructure.		Désignation des sociétés de construction.	OBSERVATIONS.
Total.	Par mètre linéaire.	Par mètre superficiel.	Total.	Par mètre superficiel.		
			\$ cts.	\$ cts.		
123,000	1,358.78	193.835	16,966 00	26 74	Sté-Anonyme Internationale Dominion Bridge Co.	(4) Ce pont comporte deux travées semblables; le poids total et le prix total se rapportent à l'ensemble des deux travées. La largeur de 23' comprend 16' de voie charretière et deux trottoirs en encorbellement de 3'6" de largeur chacun.
123,550	1,734.20	355.588	16,344 00	47 04	"	
86,175	1,489.93	305.502	9,910 00	35 13	"	
45,350	1,125.00	230.675	5,357 50	27 25	"	
55,800	1,112.81	228.176	6,385 00	26 11	"	
25,900	905.57	185.685	2,915 00	21 39	"	
15,875	708.64	145.312	2,300 00	21 05	Sté-Anonyme Internationale Dominion Bridge Co.	
65,325	1,192.43	244.501	9,492 00	35 58	"	
44,800	1,197.44	245.528	5,570 00	30 53	"	

REMARQUES GÉNÉRALES ET CONCLUSIONS.

L'expérience a démontré l'utilité de la mesure que vous avez prise l'an dernier Monsieur le Commissaire, sur ma proposition, et qui consiste à faire exécuter directement par le gouvernement tous les travaux, tant de maçonneries que de construction métallique. L'unité de direction dans les travaux a permis d'exécuter ceux-ci avec plus de célérité et plus de perfection, tout en facilitant la tâche des entrepreneurs, en réduisant la responsabilité des municipalités et en mettant fin aux contestations et aux malentendus nombreux qui résultaient de l'ancien mode de procéder.

Ils conviendrait donc d'adopter pour l'avenir ce système en règle absolue et d'obliger, dans tous les cas, les municipalités à payer au gouvernement la valeur des ouvrages en maçonneries et de leurs fondations, ainsi que celle d'une superstructure neuve en bois, le tout d'après l'évaluation du service technique. Seuls les travaux d'aménagement des chemins aux abords des ponts devraient restés confiés aux municipalités, le gouvernement n'y prenant aucune part ; celles-ci, en effet, peuvent généralement faire exécuter cette partie des travaux à des conditions plus avantageuses que celles qui résulteraient d'une adjudication publique faite par les soins du gouvernement. Ce n'est que dans des cas exceptionnels et à la demande formelle des intéressés que le département devrait, à mon avis, se charger de faire faire ces ouvrages, dont le prix d'évaluation serait, dans ce cas, ajouté au montant dû par la municipalité en cause.

Il est une autre remarque importante que je crois devoir faire ici.

A la lecture du rapport qui précède on constatera facilement que dans la plupart des cas les constructeurs des superstructures métalliques n'ont pu terminer leurs entreprises dans les délais prescrits. Il en a été ainsi également les années antérieures.

Sans vouloir diminuer la responsabilité des constructeurs à cet égard, je dois signaler que, presque toujours, les délais accordés ont été restreints aux plus étroites limites possibles, et cela pour satisfaire aux exigences des municipalités qui, une fois une demande de subvention introduite et l'intervention du gouvernement consentie, voudraient avoir les ponts prêts à être livrés à la circulation au bout d'un laps de temps à peine suffisant pour construire un pont en bois.

J'appelle tout spécialement l'attention des intéressés sur ce point, en leur signalant qu'avec toute la diligence possible, on ne peut arriver à terminer un pont avant l'époque de l'année où les travaux sont forcément interrompus à cause des conditions du climat, c'est-à-dire avant l'hiver, si l'adjudication ne peut pas en être faite, tant pour les maçonneries que pour la superstructure, vers la fin du mois de mai, au plus tard. Pour en arriver là, en tenant compte des délais inévitables qu'entraînent les études préliminaires, les pourparlers entre les intéressés et le gouvernement, et la rédaction des projets, il est nécessaire que les demandes soient introduites avant la fin du mois de mars ; mais en hâtant encore leurs demandes, les municipalités jouiraient d'un avantage inappréciable. Si les travaux de maçonnerie sont adjugés dans le courant de l'hiver, les entrepreneurs peuvent faire préparer la pierre de taille et les pierres de parements pendant cette saison, alors que les salaires sont notablement inférieurs aux taux qu'ils atteignent en été et ils peuvent procéder au transport des matériaux à pied d'œuvre par les chemins d'hiver. Ce double avantage se traduit par une réduction dans le montant des prix d'adjudication, réduction dont les ingénieurs de mon service tiennent compte dans leurs évaluations. La charge qui incombe aux municipalités dans les frais de construction se trouve ainsi réduite et toute l'économie qui en résulte est à l'avantage des municipalités. Dans leur propre intérêt, celles-ci devraient donc, autant que possible, adresser leurs requêtes au gouvernement au commencement de l'hiver. C'est là une considération importante que les intéressés feront bien de ne pas perdre de vue.

En vertu des conditions auxquelles sont tenues de se soumettre les municipalités qui reçoivent du gouvernement une aide pour la construction des ponts métalliques, c'est aux autorités municipales qu'incombent le soin et la charge de l'entretien de ces ouvrages. J'ai eu l'occasion déjà de signaler combien il est important que cet entretien soit assuré, et cependant il est à craindre que dans la plupart des cas les intéressés négligent les devoirs qu'ils ont à remplir de ce chef. L'expérience prouve déjà que ces craintes ne sont que trop fondées.

Aussi, si le gouvernement tient à préserver d'une détérioration rapide les ponts nombreux et importants dont il a doté la province au prix de si grands sacrifices, il importe qu'il se fasse octroyer par la Législature des moyens de coercition suffisants vis à vis des municipalités qui négligeraient ainsi leurs propres intérêts. Traitant ce sujet dans mon rapport du 31 décembre 1888, je conclusais en ces termes : " Une inspection annuelle ou bisannuelle de tous les ouvrages exécutés " au moyen des subventions du gouvernement serait faite par un agent du Département des Travaux Publics, qui prescrirait, le cas échéant, les mesures à " prendre, lesquelles devraient pouvoir être exécutées au besoin d'office, aux frais " des intéressés."

.....

Indépendamment des ponts mentionnés dans les trois premières parties du présent rapport, le gouvernement a fait construire un pont métallique sur la rivière Jacques-Cartier, entre les paroisses du Cap-Santé et des Ecureuils, dans le comté de Portneuf. Cet ouvrage a été exécuté dans des conditions différentes de celles adoptées par le service spécial des ponts métalliques, et a, pour ce motif, été distrait de ce service. La direction des travaux a été confiée à Monsieur L. A. Vallée, ingénieur des chemins de fer, qui me fournit à ce sujet la note suivante :

“ Le 13 juillet 1891, le gouvernement a accepté la soumission de MM. Chas. Côté & Cie., au montant de \$14,587.00 pour la reconstruction du pont Jacques-Cartier, dont \$7,225 pour la superstructure métallique, et \$7,361 pour la maçonnerie. Le 21 août 1891, le coût de la maçonnerie a été réduit de \$1,500.00 par des changements qui ont été faits dans la construction projetée de la pile centrale.

“ En vertu des conditions du marché le pont doit être entièrement terminé le 1er avril 1892.

“ Les travaux sont maintenant en cours d'exécution.

(Signé) L. A. VALLÉE.

“ 1er novembre 1891.”

.....

La mission de M. Emery Lafontaine, en Belgique, où il a été envoyé pour compléter ses études à l'Ecole spéciale du Génie Civil annexée à l'Université de Gand, s'est terminée au mois de septembre dernier. M. Lafontaine a subi à cette époque, comme le constate le certificat dont il est porteur, un interrogatoire sur les principales matières qui font partie du programme des cours de l'école ; il a subi cet interrogatoire d'une manière entièrement satisfaisante. Actuellement, il prend part à l'expédition des affaires du service dont la direction m'est confiée. Grâce à l'expérience qu'il pourra acquérir pendant la période d'une année durant laquelle vous avez décidé, monsieur le ministre, qu'il me serait adjoint, j'ai la confiance qu'il sera parfaitement capable de prendre seul la charge du service lorsqu'expirera, à la fin de l'année 1892, le congé que le gouvernement belge a bien voulu m'accorder, à la demande du gouvernement provincial, pour me permettre de terminer la mission dont j'ai été chargé.

Je ne saurais me dispenser de signaler, avant de terminer, l'aide intelligente et active que j'ai reçue de M. C. E. Gauvin, depuis bientôt deux ans que cet ingénieur est chargé de m'assister dans l'exercice de mes fonctions auxquelles, seul, je n'aurais plus pu suffire en raison de l'importance toujours croissante de cette branche de votre département.

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

L'ingénieur-directeur,

GÉRARD MACQUET.

TABLE DES MATIERES.

Personnel du département des Travaux publics.....	II
Rapport de l'honorable commissaire.....	III
<i>Appendice No 1. — Edifices Publics.</i>	
Rapport de Charest	1
Rapport de MM. Perrault et Mesnard	19
Rapport de MM. Wright et fils.....	22
Acte d'achat d'un terrain pour l'érection d'une école normale à Québec.....	24
Acte d'achat de deux propriétés pour l'érection d'une nouvelle prison dans le district de Montréal	27
<i>Appendice No 2. — Visites et Explorations.</i>	
Exploration d'une ligne de chemin de fer qui traversait les comtés de Lévis, Dorchester, Bellechasse Montmaguy, L'Islet, Kamouraka, etc. (Québec Oriental)	
Premier rapport de M. Têtu.....	35
Deuxième rapport de M. Têtu.....	41
Troisième rapport de M. Têtu.....	45
Rapport de M. Hoare	49
Visites des édifices, chemins et ponts.	
Voyages d'inspection de M. Charest.....	61
“ “ de M. Vallée.....	62
“ “ de M. Trudelle	65
“ “ de M. Méthot	67
“ “ de M. Macquet.....	68
“ “ de M. Gauvin	70
<i>Appendice No 3. — Chemins de fer.</i>	
Rapport de Moreau.....	72
Tableau A.—Subventions en argent accordées à certaines compagnies de chemins de fer ; sommes payées au 1er décembre 1891.....	76
Tableau B.—Subventions en terres ; sommes payées, etc.....	94
Tableau C. — Exposé relatif au chemin de fer Q. M. O. & O. (construction) et aux inspections de chemins de fer. — 30 juin 1891.....	108
Tableau D. — Exposé donnant les chiffres des mêmes services au 1er décembre 1891	110
Tableau E. — Longueur totale des chemins de fer construits dans la province (M. Vallée.).....	112

Appendice No 4. — Ponts métalliques.

Rapport de M. Macquet	119
Exposé relatif aux ponts commencés mais non encore terminés au 1er octobre 1890.....	121
Exposé relatif aux demandes de subventions introduites après le 1er octobre 1890, et auxquelles il a été donné suite.....	135
Enumération des demandes de subventions introduites après le 1er octobre 1890, et auxquelles il n'a pas encore été donné suite.....	142
Tableaux statistiques.....	150
Remarques générales et conclusions.	162
Table des matières.....	167

ERRATA

Page 20, sixième alinéa, au lieu de : *La plupart*, lisez : *Plusieurs*.

Pages 35 et 49, au lieu de : *Grand Oriental*, lisez : *Québec Oriental*.