

**RAPPORT GÉNÉRAL**  
**DU**  
**COMMISSAIRE DES TRAVAUX PUBLICS**  
**DE LA**  
**PROVINCE DE QUÉBEC.**  
**1888.**

---

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA LÉGISLATURE.

---



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

---

1889.



A SON HONNEUR

## L'HONORABLE AUGUSTE-RÉAL ANGERS,

*Lieutenant-Gouverneur de la Province de Québec.*

---

Le soussigné a l'honneur de soumettre, ci-joint, le rapport général du Département des Travaux Publics pour les dix-huit mois écoulés depuis le 30 juin 1887.

Ce Département, qui était uni à celui de l'Agriculture, en a été détaché en vertu de l'Acte 50 Vict., chap. 7, à la date du 8 mai 1888.

Le présent rapport comprend les opérations du Département des Travaux Publics tel que maintenant constitué, c'est-à-dire tout ce qui concerne les propriétés et édifices publics, les ponts en fer et les chemins de fer.

---

### HOTEL DU GOUVERNEMENT.

Le principal édifice de la Province, l'Hôtel du Gouvernement, qui contient tous les Départements de l'administration et les deux chambres de la Législature, avec les bureaux qui en dépendent, peut être considéré comme terminé à l'intérieur, grâce aux travaux qui ont été exécutés cette année.

Le coût total de l'édifice s'élève aujourd'hui à la somme de \$1,393,783.46.

Si l'on considère les dimensions de cette construction, la valeur des matériaux qui ont y été employés et le fini de l'ouvrage, il n'y a pas lieu de s'étonner de ce chiffre. L'architecture de l'édifice, sobre d'ornements, est remarquable par la régularité des lignes et par l'effet d'ensemble qu'on a su en tirer. La distribution intérieure est correcte, la lumière pénètre partout en abondance, et, en général, on s'accorde à le trouver très bien adapté à sa destination.

Les réminiscences historiques qui ont servi de thème à la décoration des boiseries de l'intérieur, sont un heureux prélude à l'ornementation de la façade principale; et, lorsque la main de l'artiste aura posé chacune à leur place les statues des hommes qui représentent ce que nous avons de plus glorieux dans notre passé, nous pourrons dire que notre province possède, sinon le plus beau, du moins le plus historique et le plus canadien des monuments de la Puissance. Il fait honneur à l'artiste qui lui a donné le style, aux architectes qui l'ont secondé dans la mise en œuvre, et aux ouvriers de Québec, qui, dans les diverses branches de la construction, depuis la maçonnerie jusqu'à la sculpture la plus fine, se sont montrés à la hauteur de leur tâche.

---

Le nombre total des statues requises pour l'ornementation extérieure de l'édifice est de vingt-deux. Un statuaire canadien, M. Hébert, qui a déjà fait sa marque dans le monde artistique, a été chargé d'exécuter douze de ces statues. Il est en ce moment à Paris, où il poursuit son travail, s'inspirant de la vue des chefs-d'œuvre et des conseils des grands maîtres.

Voici un état des sommes payer à M. Hébert pour ces douze statues (dont quatre figures isolées et trois groupes), lesquelles doivent être livrées sur le terrain du Palais Législatif, à Québec, le ou avant le 1er juin 1891.

Pour les quatre figures allégoriques : la Religion, la Patrie, l'Histoire et la Poésie, qui doivent surmonter les frontons de l'avant-corps de l'édifice, à \$2,500.00 par statue, si ces statues ont plus de 7 pieds chacune. .... \$10,000.00

Pour trois de ces statues qui doivent être placées dans les niches de la façade de l'édifice (*Frontenac, Lévis et Montcalm*) à \$3,000.00 par statue, si elles ont plus de 7 pieds chacune. .... 9,000.00

Pour une grande statue représentant un harponneur indien, et qui doit être placée au centre de la fontaine. .... 3,000.00

Pour les deux plus grandes figures du Groupe indien du sommet de la fontaine, à \$3,000.00 par statue, si chacune d'elles mesure plus de 7 pieds. .... 6,000.00

Pour la troisième figure du Groupe indien, représentant un adolescent. .... 2,500.00

Pour la quatrième figure du même groupe, représentant un enfant. .... 500.00

Total : \$31,000.00

Moins, payé, avance de 3,000.00

\$28,000.00

Les personnages historiques dont les statues doivent orner la façade du Palais Législatif sont : Jacques Cartier, Champlain, Maisonneuve, Laval, Brébeuf, Viel, Olier, Frontenac, Wolfe, Montcalm, Lévis, Salaberry et Elgin, (13).

Par ordre en conseil du 11 août 1886, tel que modifié par ordre en conseil du 27 mars 1888, il est accordé à M. Hébert \$3,000.00 par statue pour trois des statues des personnages ci-haut mentionnés, lesquelles doivent être exécutées à Paris.

Ces personnages sont : Frontenac, Lévis et Montcalm. La commande ne va pas au-delà, et il restera, après l'exécution du contrat actuel de M. Hébert, encore dix autres statues historiques à faire, celles de Cartier, Champlain, Maisonneuve, Laval, Brébeuf, Viel, Olier, Wolfe, Salaberry et Elgin, pour compléter l'ornementa-

tion extérieure de l'édifice.) Ces dix statues historiques devront coûter \$25,000.00, soit \$2,500.00 chacune.

D'après l'ordre en conseil du 11 août 1886, il est entendu qu'à l'expiration du contrat actuellement en voie d'exécution, M. Hébert, si le gouvernement se trouve alors satisfait de son travail et de l'accomplissement des conditions imposées, aura la préférence sur tous autres concurrents, s'il en existe, pour l'obtention d'un nouveau contrat relatif à l'achèvement de l'entreprise qui fait l'objet de sa proposition du 3 avril 1886, c'est-à-dire l'exécution des dix derniers personnages historiques restant à faire; et ce, à des conditions identiques à celles que comporte l'ordre en conseil du 11 août 1886, ou à toutes autres que les parties intéressées jugeront alors convenable d'établir.

La construction, déjà commencée, du mur d'enceinte et l'enlèvement du Patinoir qui doit avoir lieu le printemps prochain, donneront aux terrains qui entourent l'édifice leur proportion et leur forme définitives.

#### PALAIS DE JUSTICE DE QUÉBEC.

Les travaux qui restaient à faire à cet édifice, et qui n'étaient pas compris dans le marché de construction, ont été exécutés sous la direction immédiate du Département.

Ce palais de justice, qui, à l'origine, devait être d'une construction relativement peu dispendieuse, est devenu, par suite des changements successifs qui ont été faits aux plans et devis pour le mettre à l'abri des dangers d'incendie, un édifice de premier ordre. Rien n'a été épargné de ce qui pouvait le rendre incombustible, et les inspecteurs des assurances qui l'ont visité se sont accordés à dire que peu de constructions l'étaient à pareil degré.

Le coût total de l'édifice s'élève à la somme de \$676,042.03. Un mur d'enceinte devra être construit pour enclôre le terrain, et le coût de cet ouvrage est évalué à environ \$18,000.

Les autres travaux exécutés par le Département aux différents édifices de la province sont des réparations et ouvrages d'entretien; on en trouvera les détails dans le rapport de l'assistant-ingénieur, à l'appendice No. 1.

#### ANCIEN HOTEL DU GOUVERNEMENT ET ANCIEN PALAIS LEGISLATIF.

L'ancien Hôtel du Gouvernement, rue St-Louis, ainsi que le terrain autrefois occupé par le Palais Législatif, incendié le 19 avril 1883, ont été rétrocédés au

---

gouvernement du Canada avec l'indemnité reçue des compagnies d'assurance pour les dommages causés par l'incendie de 1883. En retour, le gouvernement fédéral s'est chargé de la rente foncière de mille livres sterling, à perpétuité, dont cette propriété est grevée en faveur de "l'Évêque Catholique romain de Québec."

---

### FERME LEDUC.

La propriété connue sous le nom de "Ferme Leduc", au Coteau St-Pierre, près Montréal, a été vendue à l'enchère et adjugée, pour la somme de \$16,050, à MM. Alfred J. Brice et autres, qui en sont devenus propriétaires par acte notarié du 14 juin 1888. Préalablement, le gouvernement avait vendu, sur cette ferme, un droit de passage de 80 pieds de largeur sur 420 de longueur à la Compagnie de chemin de fer du Nord-Ouest et de l'Atlantique, pour la somme de \$2,500.00, ce qui porte le produit total de cette propriété à la somme de \$18,550.00.

---

### PONTS EN FER.

La politique du gouvernement, au sujet des ponts métalliques, a déjà eu d'excellents résultats. Elle a fait voir l'avantage qu'il y a, pour les municipalités, de s'imposer quelques sacrifices relativement légers afin d'éviter des dépenses toujours à recommencer, et, en définitive, beaucoup plus considérables.

La moyenne de la durée des ponts en bois est de 10 à 14 ans, tandis que, pour les ponts métalliques, bien construits, cette durée est si considérable qu'il ne peut guère lui être assigné de limite probable.

Les désastres causés chaque printemps par les inondations et la débâcle, ont été la principale cause déterminante de l'initiative du gouvernement. Les ponts en fer sont toujours construits sur des culées en pierre, et ils ont l'avantage de permettre de réduire notablement le nombre des supports ou piliers intermédiaires. Une seule travée métallique peut être facilement établie sur une rivière de moyenne largeur et remplacer plusieurs travées en bois, séparées par des piliers en bois ou palées que les courants et les glaces emportent quelquefois peu de temps après leur construction.

C'est ainsi qu'à Saint-Etienne de la Malbaie, on construit, en ce moment, un pont métallique d'une seule travée de deux cent-dix pieds de longueur, solidement assise sur des culées en maçonnerie, pour remplacer un pont en bois à deux travées, avec un large pilier, établi au centre même de la rivière, qui avait à subir l'assaut des glaces non seulement à la débâcle du printemps, mais encore à chacune des hautes marées de la fin de l'automne et du commencement de l'hiver.

Voici les conditions ordinaires de l'intervention du gouvernement pour aider à la construction des ponts en fer :

1o. La municipalité intéressée fait construire, à ses frais, des supports en maçonnerie destinés à recevoir la superstructure ou tablier métallique.

2o. La municipalité paie au gouvernement le prix d'un tablier en bois.

3o. Le gouvernement, de son côté, lorsque les conditions ci-dessus ont été remplies, fait construire et poser, à ses frais, une superstructure métallique de première qualité et offrant toutes les garanties possibles quant à la solidité et à la durée.

4o. L'emplacement exact du pont doit être déterminé par l'ingénieur du gouvernement, qui doit aussi fournir (sans frais pour les municipalités) les plans et devis des culées et de la superstructure, surveiller l'exécution des ouvrages, en faire la réception, etc.

5o. Les ponts pour la construction desquels le gouvernement accorde une subvention, ne doivent pas être des ponts de péage.

Telles sont les conditions ordinaires qui ont été définitivement adoptées, après avoir essayé, au début, différents modes d'intervention, selon les difficultés à surmonter, les engagements déjà pris, l'importance des travaux à exécuter, etc.

Un grand nombre de demandes de subventions ont été adressées au gouvernement. On a dû en écarter provisoirement quelques-unes, parce que les parties directement intéressées ne se montraient pas disposées à faire les dépenses qui leur incombait, ou parce qu'on ne voulait pas engager la responsabilité du gouvernement pour l'avenir.

Voici la liste des ponts pour l'érection desquels le gouvernement a accordé une aide, et qui sont actuellement construits, ou en voie de construction :

#### ARTHABASKA.

Pont sur la rivière Nicolet. Municipalité de Stanfold. Longueur : 120 pieds. Une travée. Pont articulé. Constructeurs : MM. Rousseau et Mather.  
Subvention : \$2,300.00.

Pont sur la rivière Nicolet. Municipalité de Sainte-Clotilde de Horton. Longueur : 218 pieds, 6 pouces. Une travée. Pont articulé. Constructeurs : "The Dominion Bridge Company."

Subvention : \$1,000.00.

#### CHAMBLY.

Pont sur la rivière de Montréal. Municipalité de Saint-Joseph de Chambly. Longueur : 94 pieds, 9 pouces. Une travée. Pont articulé. Constructeurs : "The Dominion Bridge Company."

Subvention : \$500.00.

---



---

### CHARLEVOIX.

Pont sur la rivière Malbaie. Municipalité de Saint-Etienne de la Malbaie. Longueur : 222 pieds, 6 pouces. Une travée. Pont à poutres rivées. Constructeurs : La Société Internationale de construction et de travaux publics, de Belgique, représentée par MM. Stevenson et de Sola, de Montréal.

Subvention : \$11,182.00.

### CHATEAUGUAY.

Pont Howick, sur la rivière English. Municipalité du T. S. Sacrement. Longueur : 108 pieds, 6 pouces. Une travée. Pont articulé. Constructeurs : MM. Rousseau et Mather.

Subvention : \$938.25.

Pont de Chateauguay, sur la rivière Chateauguay. Municipalité de Saint-Joachim. Longueur : 183 pieds. Une travée. Pont articulé. Constructeurs : MM. Rousseau et Mather.

Subvention : \$1,921.00.

Pont Turcot, sur la rivière Chateauguay. Municipalité du T. S. Sacrement. Longueur : 263 pieds, 6 pouces. Une travée. Pont à poutres rivées. Constructeurs : MM. A. Charlebois et Cie.

Subvention : \$12,050.00.

### IBERVILLE.

Pont sur le ruisseau Jones, à Sabrevois. Municipalité du comté d'Iberville. Longueur : 34 pieds. Une travée. Pont à poutres rivées. Constructeurs : "The Dominion bridge Company."

Subvention ; \$218.50.

### LÉVIS.

Pont Garneau, sur la rivière Chaudière. Municipalité de Saint-Romuald. Propriétaires : "The Provincial Iron Bridge and Railway Company." Longueur : 478 pieds, 6 pouces. Deux travées. Pilier en maçonnerie. Pont à poutres rivées. Constructeur : M. Alphonse Charlebois.

Subvention : \$35,000.00.

### MONTMAGNY.

Pont sur la rivière du Sud. Municipalité de Saint-François. Longueur : 235 pieds. Deux travées. Pilier en maçonnerie. Pont à poutres rivées. Cons-



---

tructeurs : La Société Internationale de construction et de travaux publics, de Belgique, représentée par MM. Stevenson et de Sola, de Montréal. Propriétaires : La Compagnie du pont de Saint-François de Montmagny.

Subvention : \$6,528.00.

### PONTIAC.

Pont Bryson, sur la rivière Ottawa. Municipalité de l'Isle-au-Calumet et du village de Bryson. Longueur : 410 pieds de tablier métallique. Deux travées. Constructeurs : "The Dominion Bridge Company."

Subvention : \$2,000.00.

### PORTNEUF.

Pont sur la rivière Sainte-Anne. Municipalité de Saint-Raymond. Longueur : 165 pieds, 5 pouces. Une travée. Pont à poutres rivées. Constructeurs : "The Dominion Bridge Company."

Subvention : \$5,160.00.

### ROUVILLE.

Pont sur la rivière Yamaska. Municipalités de la paroisse et du village de Saint-Césaire et de Saint-Michel de Rougemont. Longueur : 190 pieds. Pont à poutres articulées. Constructeurs : "The Toronto Bridge Company."

Subvention : \$1,000.00.

### SAINT-HYACINTHE.

Pont sur la rivière Yamaska. Municipalités de la cité de St-Hyacinthe et de la paroisse de Saint-Hyacinthe-le-Confesseur. Propriétaire : La Société de Passage du Pont-Neuf de Saint-Hyacinthe. Longueur : 353 pieds. Deux travées. Pilier en pierre. Pont à poutres articulées. Constructeurs : MM. Rousseau et Mather.

Subvention : \$5,000.00.

### SOULANGES.

Pont sur la rivière Delisle, à Coteau Station. Municipalité du comté de Soulanges. Longueur, 106 pieds et 6 pouces. Une travée. Pont à poutres articulées. Constructeurs : "The Dominion Bridge Company."

Subvention : \$2,000.00.

---



---

TERREBONNE.

Pont sur la rivière du Nord. Municipalité de la ville de Saint-Jérôme.  
Longueur: 178 pieds. Une travée. Pont à poutres rivées. Constructeurs:  
MM. Rousseau et Mather.

Subvention: \$500.00.

---

Sur la somme portée à l'article 239 du budget de l'année 1888-89, il a aussi été promis des subventions pour aider à l'érection de ponts dont la construction ne commencera qu'au printemps de 1889, savoir :

Pont sur la rivière English (Huntingdon), subvention.....	\$ 400 00
Pont sur la rivière Yamaska, à Saint-Pie (Bagot), subvention approximative.....	1,125 00
Pont à l'Epiphanie (l'Assomption), subvention approximative.....	2,500 00
Pont sur la rivière La Tortue (Napierville), subvention appro- ximative .....	900 00
Pont sur le ruisseau Hazen (Iberville), subvention approxi- mative.....	1,050 00
Pont sur la rivière Jésus, entre la ville de Terrebonne et la paroisse de Saint-François de Sales, subvention.....	20,000 00
Pont sur la rivière Kamouraska, à Kamouraska (route de St- Paschal) subvention approximative.....	4,650 00
Pont sur la rivière Ouelle, à la Rivière-Ouelle, subvention approximative.....	9,000 00
Pont sur la petite rivière du Loup, à Louisville (Maskinongé), subvention approximative.....	1,000 00
Total.....	\$40,625 00

les deux listes données ci-dessus représentent une somme totale de  
\$127,922.75, soit :

Pour ponts construits ou en voie de construction.....	\$ 87,297 75
Pour subventions promises, environ.....	40,625 00
Total.....	\$127,922 75

---

Des demandes de subventions au sujet desquelles le gouvernement n'a fait aucune promesse officielle, ont aussi été reçues dans le cours des années 1888 et 1889. Elles ont trait à des ponts dont voici la liste :

ARGENTEUIL.—Pont sur la Rouge. Grenville.

ARTHABASKA.—Pont sur la rivière Gosselin, à Arthabaskaville.

BAGOT.—Pont sur la rivière Moose. Acton Vale.  
do —Pont sur la rivière Noire. Village d'Upton.  
BEAUHARNOIS.—Deux ponts sur la rivière Saint-Louis.  
BEAUCE.—Pont sur la rivière Le Bras. Saint-Victor de Tring.  
do —Pont sur la rivière Chaudière, à Saint-George.  
BELLECHASSE.—Pont de Saint-Michel.  
BROME.—Pont à Sutton Flatt.  
CHAMPLAIN.—Pont au Grandes Piles.  
DORCHESTER.—Pont sur la rivière Chaudière, à Saint-Malachie.  
GASPÉ.—Pont à Cap Chates.  
JACQUES CARTIER.—Pont entre Sainte-Geneviève et l'île Bizard.  
JOLIETTE.—Pont sur la rivière l'Assomption, à Sainte-Mélanie d'Aillebout.  
KAMOURASKA.—Un deuxième pont sur la rivière Kamouraska.  
MÉGANTIC.—Pont sur la rivière Blanche, à Plessisville.  
NICOLET.—Pont sur la rivière Nicolet, à Nicolet.  
OTTAWA.—Pont sur la rivière Lièvre, à Buckingham.  
PORTNEUF.—Pont sur la rivière Lachevrotière, à Deschambault.  
TÉMISCOUATA.—Pont sur la rivière du Loup, à Fraserville.  
VERCHÈRES.—Pont de Varennes.

### RECAPITULATION.

#### *Subventions pour ponts construits ou en voie de construction.*

Pont de Stanfold.....	\$ 2,300.00
do Ste-Clotilde de Horton.....	1,000.00
do Chamby.....	500.50
do St-Etienne de la Malbaie.....	11,182.00
do Howick.....	938.25
do Chateauguay.....	1,921.00
do Sabrevois.....	218.50
do Turcot.....	12,050.00
do Garneau.....	35,000.00
do St-François.....	6,528.00
do Bryson.....	2,000.00
do St-Raymond.....	5,160.00
do St-Césaire.....	1,000.00
do St-Hyacinthe.....	5,000.00
do Coteau Station.....	2,000.00
do Jt-Jérôme.....	500.00
	<hr/>
	\$ 87,297.75

*Subvention promises.*

Pont de Huntingdon .....	\$ 400.00
do St-Pie .....	1,125.00
do L'Epiphanie .....	2,500.00
do Napierville .....	900.00
do Iberville (ruisseau Hazen) .....	1,050.00
do Terrebonne .....	20,000.00
do Kamouraska .....	4,650.00
do la Rivière-Ouelle .....	9,000.00
do Louiseville .....	1,000.00
	<hr/>
	\$ 40,625.00
Total .....	<hr/>
	\$127,922.75

**CHEMINS DE FER.**

Il a été construit, cette année, quatre-vingt-quinze milles 71-100 de chemins de fer sur les lignes subventionnées par la province, répartis comme suit ;

	MILLES
Chemin de fer de colonisation du Lac Témiscamingue .....	6.00
do de Québec, Montmorency et Charlevoix .....	21.50
do du Comté de Drummond .....	12.48
do de Jonction de Beanharnois .....	12.88
do de la Baie des Chaleurs .....	10.00
do de Québec et du Lac St-Jean .....	19.57
do de Montréal et du Lac Maskinongé .....	13.00
do de Témiscouata .....	.28
	<hr/>
En tout .....	95.71

Les autres détails concernant les chemins de fer se trouvent consignés dans le rapport spécial du Directeur des chemins de fer, à l'Appendice No. 3.

Le tout respectueusement soumis,

P. GARNEAU,

*Commissaire.*

Québec, 31 décembre 1888.

---

## APPENDICE No 1.

---

### TRAVAUX AUX ÉDIFICES PUBLICS.

QUÉBEC, 31 décembre 1888.

A L'Honorable P. GARNEAU,  
Commissaire des Travaux Publics,  
Québec.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant, sur les travaux exécutés du 1er juillet 1887 au 31 décembre 1888, aux édifices publics, sous le contrôle de votre département.

#### ÉDIFICE DU PALAIS LÉGISLATIF ET DES DÉPARTEMENTS PUBLICS.

##### OUVRAGE A L'EXTÉRIEUR.

La fontaine a été terminée et les blocs en granite devant servir de bases aux lampadaires ont été posés. Les alentours de l'édifice, ainsi que les avenues y conduisant, ont été complétés; les pelouses garnies de gazon et les chemins empierrés et gravés. Des travaux assez considérables en minage et nivellements ont été exécutés sur le terrain avoisinant l'avenue Dufferin et la rue St. Patrice. Lorsque le "Skating Rink" aura été enlevé, il y aura encore du nivellement à faire sur le terrain, mais moins coûteux, vu qu'il n'y aura que très peu de minage à faire.

Tous les murs de la façade de la rue St. Eustache, ainsi que ceux de la façade de la rue Ste. Julie, ont été rejointoyés. Un tunnel en brique, partant du coin nord-est de l'édifice et allant à la Grande-Allée, a été construit pour introduire l'eau qui dessert les élévateurs, par un tuyau en fer de 6 pouces de diamètre. Dans le même tunnel il a été pratiqué une chambre pour les gazomètres de cette partie de la bâtisse. Une chambre semblable devra être construite au coin sud-ouest, pour les autres gazomètres, afin d'éviter les odeurs que les fuites inévitables du gaz propagent dans l'édifice.

Une cave à charbon a été construite dans la cour intérieure, ainsi que des puits de lumière pour aérer et éclairer les caves. Les trottoirs en pierre ont été parachevés.

La pierre devant servir à la construction des fondations du mur d'enceinte de la propriété du gouvernement, est rendue sur les lieux. Une partie du granite pour le couvrement supérieur de ce mur est aussi rendue sur le terrain ; l'une est taillée prête à poser, et l'autre est entre les mains des tailleurs de pierre.

De grandes réparations ont été faites aux couvertures et aux ornements en tôle. Tous les dallots, qui étaient placés à l'intérieur des murs, gelaient ou se bouchaient, et causaient de grands dommages aux murs extérieurs et intérieurs. Ces dallots ont tous été placés à l'extérieur de l'édifice.

Des paratonnerres sont d'une nécessité presque absolue sur un tel édifice.

#### OUVRAGES A L'INTÉRIEUR.

Des contre-portes ont été placées aux entrées principales. Deux élévateurs ont été construits aux deux extrémités des Chambres, sur la rue St. Eustache. Des bureaux à l'épreuve du feu ont été finis dans les mansardes donnant sur la rue Ste. Julie. Vu l'augmentation des affaires et la création de nouveaux Départements, il sera nécessaire, avant peu, de finir encore un certain nombre de bureaux.

Dans le but d'éloigner le plus possible les dangers d'incendie, comme aussi d'obtenir des conditions plus favorables des compagnies d'assurance, il a été placé aux différents étages, et à chaque angle de l'édifice, des prises d'eau avec leurs boyaux, qui survenant un commencement d'incendie, seraient d'une très grande utilité.

La serrurerie des portes de voûtes et de celles conduisant aux mansardes, dans les coupe-feux, a été réparée et mise en bon ordre.

L'intérieur de la tour a été terminé ; un escalier en fer montant jusqu'au faite, a été construit au centre, ainsi qu'une horloge à quatre cadrans.

La gazerie, la funisterie, la plomberie, la menuiserie, la peinture, etc., etc, ont subi de grandes améliorations et réparations. Beaucoup de ces travaux ont été occasionnés par la formation de nouveaux Départements. Enfin l'ameublement fixe et le mobilier des différents bureaux ont été réparés ou renouvelés, soit à l'extérieur, soit par les ouvriers du Département.

#### PALAIS DE JUSTICE TEMPORAIRE DE QUÉBEC.

Ce vieil édifice a été rétrocédé au gouvernement fédéral, et le colonel Forrest en a pris possession, en son nom, le 14 janvier 1888.

---

---

## NOUVEAU PALAIS DE JUSTICE DE QUÉBEC.

Le 21 décembre 1887, les travaux étant presque tous terminés, le Département des Travaux Publics prit possession du nouvel édifice, et les entrepreneurs terminèrent les menus travaux qu'ils avaient à faire, vers le 10 avril 1888. Depuis cette époque, les travaux suivants ont été exécutés sous le contrôle du département.

Le plancher en pierre de la chambre de la fournaise a été posé et cette chambre, ainsi que celles occupées par les chauffeurs ont été crépies. La menuiserie et la plomberie ont été achevées.

Les caves ont été vidées et creusées pour permettre aux chauffeurs l'accès facile aux principaux tuyaux de chauffe. L'appareil calorifère a subi quelques modifications et tous les maîtres tuyaux dans les caves ont été couverts en *asbeste*, pour éviter la déperdition de la chaleur. Dans le même but et pour empêcher que la chaleur ne produise du frimas dans les mansardes et que les glacons ne se forment sur les toitures, on a couvert tous les planchers d'une couche de ciment, et les parois de la couverture en mortier. Tous les fers apparents du toit de l'édifice ont été peints pour éviter les dommages que la rouille menaçait d'occasionner.

Des trappes à charbon et des ventilateurs ont été pratiqués dans les caves. Un escalier en pierre avec porte et tambour a été construit afin d'éviter que les chauffeurs passent dans l'édifice pour vider les cendres. Des tuiles ont été posées dans plusieurs chambres. Tous les conduits d'égouts, qui étaient presque tous obstrués, ont été relevés et mis en bon ordre, ainsi que les tuyaux de renvoi qui s'y déchargent. Les dalles ont été réparées et de nouveaux dallots posés, pour empêcher l'eau de pénétrer dans les murs. L'ameublement fixe a été complété à part quelques casiers; une grande quantité d'anciens meubles réparés et une foule de petits travaux exécutés par les ouvriers sous le contrôle du département. Le mobilier est à peu près complet, à l'exception de celui de la cour criminelle, des chambres de deux juges, de celui de la chambre destinée aux jurés et de quelques meubles demandés dans les différents bureaux. Les maisons achetées par le gouvernement sur la rue Desjardins, pour donner un double accès à l'édifice, ont été démolies. Les pignons mitoyens des maisons avoisinantes ont subi des réparations nécessitées par la démolition et ont été enduits en ciment.

Une clôture temporaire a été placée entre la propriété de l'église Anglicane et celle du gouvernement. Un arrangement a été fait depuis pour redresser la ligne de division entre les deux terrains. Les murs de soutènement formant la ligne de division devront être complètement reconstruits, et l'on devra aussi construire un mur de clôture sur la rue Desjardins, un sur la rue St-Louis et enfin un autre sur la place d'Armes, avec portes en fer. La cour en arrière de l'édifice a été nivelée, et des trottoirs y ont été placés, ainsi qu'aux alentours du bâti-

---

ment. Une horloge a été placée dans la tour de l'avant-corps, rue St-Louis. Quelques améliorations devront être faites à l'entrée principale, pour éviter que l'eau et la neige, poussées par le gros vent, ne pénètrent à l'intérieur et ne séjournent sur le péristyle. Il y aura aussi des crêtes à placer sur les pavillons et la tour, ainsi que des paratonnerres, qui sont d'urgence, vu la grande quantité de fer qui est entrée dans la construction de cet édifice.

---

### ECOLE NORMALE LAVAL, QUÉBEC.

Les hangars ont été presque refaits à neuf. Des réparations en peinture et en menuiserie ont été faites à l'intérieur de l'édifice ; les tambours extérieurs ont été renouvelés et les toits réparés.

Les réparations et reconstructions assez considérables qu'il y avait à faire aux murs de soutènement de l'ancienne terrasse Durham, qui tombaient en ruines, ont été exécutées par le Département de la Milice d'Ottawa comme faisant partie des murs de fortification.

---

### ANCIEN HOTEL DU GOUVERNEMENT.

Cet édifice a été retrocédé au gouvernement fédéral le 23 septembre 1888, et sert actuellement de quartiers-généraux à l'école de cavalerie.

---

### PRISON DE QUÉBEC.

Les infirmeries ont été peintes ainsi qu'une partie des chassis et quelques réparations faites à l'appareil de chauffage et à la plomberie. La gazerie devra être complètement renouvelée. Des réparations devront être faites à la menuiserie entière ; les closets des infirmeries devront être renouvelés, n'étant plus réparables et étant une cause de pestilence. Tous les chassis extérieurs et intérieurs doivent être peints pour éviter que l'eau ne fasse pourrir le bois.

Les planchers en ciment, dans le soubassement, ne sont plus réparables dans quelques chambres, et devront être refaits à neuf. Les clôtures ont été réparées et une partie refaite à neuf.

La maison sur la ferme, occupée par un gardien, a été réparée et une aile neuve y a été ajoutée. Dans l'autre maison, aussi habitée par un tourne-clef, et située sur le terrain Bonner, on a introduit l'eau de l'aqueduc et fait quelques petites réparations à la menuiserie. Quelques-uns des planchers de cette maison sont à renouveler ainsi que la couverture qui fait eau.



---

## ANCIEN HOTEL DU PARLEMENT.

Avant la rétrocession de ce terrain au gouvernement fédéral, le 23 septembre 1888, des travaux assez considérables ont été exécutés aux murs de soutènement, qui tombaient en ruines et étaient dangereux pour les passants. Les grilles du mur de clôture ont aussi été réparées.

---

## BUREAU D'ENREGISTREMENT, Rue Ste-Anne.

Lors de la prise de possession du nouveau Palais de Justice, en décembre 1887, le régistrateur a abandonné cette bâtisse pour occuper ses nouveaux bureaux. Il a été remplacé par les officiers du revenu et par l'agent des biens des Jésuites. Les travaux exécutés à ce bâtiment ont été peu de chose ; seulement quelques petites réparations d'entretien.

---

## TERRAIN DES JÉSUITES.

Ce terrain a été en partie nivelé, les vieilles bâtisses démolies, les clôtures réparées. Une lisière de terrain a été accordée à la cité de Québec, pour élargir la rue de la Fabrique. Le mur sur la rue Ste-Anne est dangereux et devrait être refait.

---

## SPENCER WOOD.

Des réparations ont été faites à l'intérieur du château, et une partie du mobilier a aussi été réparée lors de l'installation du nouveau lieutenant-gouverneur, S. E. l'honorable A. R. Angers.

La véranda a été repeinte et son toit réparé ainsi que la couverture, les dalles et les dallots du Château.

La serre a subi quelques réparations, mais elles sont maintenant en pure perte, vu que tout tombe de vétusté ; une nouvelle serre perfectionnée devra être construite, si l'on veut conserver les plantes que renferme la serre actuelle.

Les nouvelles écuries ont été terminées. Les deux ailes, l'une servant de remise et l'autre de logement au cocher, ont été construites et complètement achevées. Les vieilles écuries en bois sont en voie de démolition. Un paratonnerre devra être placé sur les écuries. Une partie des matériaux provenant des vieilles bâtisses pourra servir à l'érection d'un abri pour les voitures des invités, lors des grandes réceptions, et à celle d'un hangar et d'une cave à légumes. La cave actuelle tombe de vétusté, et les légumes ne peuvent plus s'y conserver. Un

abri en bois devra aussi être élevé à côté de cette cave, pour l'usage du jardinier. La bâtisse connue sous le nom de porcherie a été convertie en un hangar à bois, en abri pour les jalousies et doubles châssis du château et des dépendances et en atelier pour l'ouvrier de l'établissement. La maison du gardien a subi des réparations en plâtrerie, en menuiserie et en peinture. Le solage, qui était en bois et pourri, a été remplacé par un mur de pierre. Une glacière neuve a été construite, l'ancienne tombant d'elle-même. De nouveau trottoirs ont été posés autour des nouvelles constructions et ceux des avenues réparés. Quelques clôtures nouvelles devront être faites cette année. La cour intérieure, où sont les vieilles écuries, devra être empierrée et nivelée. Les avenues auront aussi besoin de réparations et d'être gravées.

La maison de garde du portier est condamnée, et si l'on veut loger un gardien, c'est un bâtiment neuf qu'il faudra construire.

Le mur en brique et servant de clôture de ligne, situé dans le jardin potager devra être réparé et le couvrement renouvelé.

### PALAIS DE JUSTICE DES TROIS-RIVIERES.

Cet édifice, qui était dans un état de délabrement peu ordinaire, a subi de grandes réparations. Le perron en pierre de taille, qui tombait en ruine, a été complètement reconstruit. Le portique, qui était écrasé presque tous les ans par les glaces tombant des toits, a été refait. Pour obvier à cet inconvénient et au danger que couraient les personnes ayant affaire à la cour, la forme des toits a été changée, et un fronton qui relève l'apparence de l'édifice, placé au centre. La couverture, qui faisait eau de toutes parts, a été refaite à neuf. Les closets en plein air ont été supprimés, comme étant une source de pestilence, et de nouveaux water-closets améliorés placés à l'intérieur de l'édifice. Un hangar à bois a été construit, et les clôtures de ligne refaites à neuf, ainsi que les trottoirs. Des bureaux ont été réparés et meublés pour le juge du District, ainsi que pour les magistrats, et de nouvelles chambres ont été préparées dans les voûtes pour le bureau des archives, nouvellement créé. Une partie du plancher de la fournaise a été refait en pierre, et l'autre partie reste encore à faire, pour mettre les voûtes complètement à l'épreuve du feu. Malgré toutes les précautions prises, lors de la démolition des tympans de la façade, la saison ayant été très pluvieuse, l'eau a pénétré à travers les étages et gâté les plafonds de certaines chambres. Ces plafonds devront être grattés et repeints. Les châssis simples et doubles d'une seule pièce, sont tous plus ou moins pourris ; il serait désirable qu'ils fussent refaits et d'une autre forme, afin de donner plus de facilités lorsqu'on les ôte pour les remplacer par les jalousies, et en même temps pour empêcher l'eau de pénétrer dans les appartements. Le plancher de la salle d'audience, qui défonçait, a été renouvelé. Des paratonnerres ont été posés sur cet édifice.

---

## PRISON DES TROIS-RIVIÈRES.

Les tourelles en pierre, contenant les cabinets d'aisance, ont été démolies et rebâties en brique. On y a placé des closets à eau automatiques, qui fonctionnent parfaitement. Depuis lors la prison est devenue habitable; autrefois, les anciens murs, qui étaient imprégnés des odeurs des closets, rendaient l'édifice malsain. Tous les murs extérieurs ont été rejointoyés.

Une nouvelle prise d'eau à l'aqueduc de la ville a été faite, pour le service direct de ces closets et tous les égoûts et canaux ont été renouvelés, et viennent se décharger dans un grand puisard. Le hangar à bois a été lambrissé et clos pour mettre le bois et le charbon à l'abri. Les clôtures en bois sur les rues avoisinant la propriété, ainsi que les clôtures de ligne, ont été refaites à neuf, de même que tous les trottoirs. La toiture a été réparée le mieux possible, mais il va falloir bientôt la refaire complètement à neuf, comme celle de la cour. La plomberie a été mise en bon ordre, la porte d'entrée refaite et le perron en pierre renouvelé. Les escaliers demandent à être refaits : il sont usés et branlants.

---

## BUREAUX DU GOUVERNEMENT,—TROIS-RIVIÈRES.

Un appareil calorifère à air chaud a été placé dans cet édifice, la plomberie renouvelée et mise en bon ordre. Des portes doubles et des châssis ont été posés pour empêcher la gelée de causer des dommages. Quelques chambres ont été peintes et tapissées; celle des ministres a été convenablement meublée.

---

## PALAIS DE JUSTICE DE MONTREAL.

De grands changements ont été faits dans la distribution intérieure de cet édifice, pour obvier, autant que possible, à l'exiguïté de l'espace. Les voûtes ont aussi été agrandies et mises en état de sûreté. La canalisation et les égouts ont été refaits en grande partie et l'édifice est maintenant sain, dégagé qu'il est des miasmes qui l'empoisonnaient. Tous les coffres de sûreté ont été placés sur des masses solides, afin qu'en cas d'incendie, ils ne défoncent pas les voûtes dans leur chute. Deux ascenseurs ont été placés dans l'édifice, ce qui a occasionné des changements assez considérables aux chaudières à vapeur pour leur permettre le double but du chauffage de l'édifice et celui de fournir le pouvoir nécessaire au fonctionnement des ascenseurs.

---

---

### PRISON DES HOMMES,—MONTREAL.

Tous les murs d'enceinte de cet édifice ont été rejointoyés. Il sera nécessaire de refaire le couvrement en bois, celui qui existe étant à moitié pourri. Tous les planchers du soubassement ont été refaits à neuf. Quelques petits travaux ont aussi été exécutés aux hangars. La toiture n'est plus raccommodeable ; ce serait une pure perte d'argent que d'y faire des réparations. La canalisation est aussi très défectueuse.

---

### PRISON DES FEMMES,—MONTREAL.

Des travaux considérables de réparations et d'assainissement ont été exécutés à cet édifice. Tous les canaux ont été ouverts, relevés et reposés à neuf. Cela a eu pour effet d'arrêter le tassement des murs, qui étaient détériorés par les eaux qui s'y infiltraient continuellement. La toiture en tôle galvanisée a été partie refaite à neuf et partie réparée. Des ventilateurs ont été placés sur les toits pour éviter le frimas dans les combles. Toute la plomberie des closets a été remise en ordre, et toute leur menuiserie refaite à neuf. Des ventilateurs montant sur les toits sont placés dans tous les water-closets. Des fourneaux neufs pour l'eau chaude nécessaire aux besoins de l'entretien de l'édifice ont remplacé ceux qui n'étaient plus d'usage. Toutes les cheminées ont été pourvues de nouveaux récollets. Tous les chassis extérieurs, de même que les galeries, ont été peints. La maison des gardes, la buanderie, l'étable ont subi aussi des réparations.

Les murs du préau demandent à être rejointoyés. La clôture en bois demande aussi à être refaite en partie. Tous les fers extérieurs, grilles, dallots, couvertures, etc., devraient être peints, afin d'empêcher qu'ils soient rongés par la rouille. L'appareil de chauffage, quoique ayant été réparé, demande à être remplacé par un neuf.

---

### ECOLE NORMALE JACQUES-CARTIER,—MONTREAL.

L'abri servant de préau aux élèves a été réparé ; les clôtures refaites ; les murs rejointoyés. Toute la plomberie, qui était sérieusement endommagée, a été remise en bon ordre, et des ventilateurs ont été posés à tous les cabinets d'aisance et d'urinoirs. La menuiserie de tous ces cabinets a été refaite ou réparée. La bâtisse servant à l'usage de l'école modèle a aussi reçu des water-closets automatiques. Les ornements en fonte du toit, qui s'étaient brisés, ont été remplacés. Les couvertures en ardoise et en tôle galvanisée demandent quelques réparations

---

 ÉCOLE NORMALE MCGILL,—MONTREAL.
 

---

Des réparations et des modifications assez importantes ont été faites à cet édifice. Des water-closets automatiques ont remplacé, à l'intérieur, le système qui existait autrefois. Des urinoirs ont aussi été placés à l'intérieur, et, pour économiser la consommation de l'eau, on a fait de nouvelles fosses au fond de la cour, qui ne servent qu'en été.

La bâtisse de l'école préparatoire, située en arrière de l'édifice principal, a subi d'importantes modifications, par rapport à l'éclairage et à la ventilation ; de plus elle a été pourvue d'un appareil de chauffage à eau chaude. Les planchers des galeries ont été refaits à neuf et leur couvertures montées à une hauteur convenable. Un canal d'égout, où se déchargent maintenant les fosses d'aisance ainsi que les eaux de toute la cour, a été construit. Les clôtures sont réparées et refaites. Il reste encore beaucoup à faire, notamment à la toiture de l'édifice principal, à son appareil de chauffage et à la berge de la côte Ste-Ceneviève que l'eau a endommagée.

---

 PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE SOREL—(DISTRICT DE  
RICHELIEU).

Cet édifice était en mauvais état d'entretien. Tous les murs extérieurs en brique ont été rejointoyés et la brique fleurie remplacée. On a peint les corniches en bois, et on a mis en ordre les dalles, les dallots et les toitures. Les passages, ainsi que certains bureaux, et la chambre d'audience en particulier, ont été lavés et peints. On a renouvelé et fait de grandes améliorations à la menuiserie. Le drainage, qui était défectueux, a été relevé et mis en bon état. Les water-closets de la prison ont été renouvelés et munis de réservoirs. L'ameublement a été réparé et celui de la chambre du juge renouvelé complètement. La voûte du protonotaire n'est pas à l'épreuve du feu. Si un incendie venait à éclater dans cet édifice, la voûte dite de sûreté brûlerait par le bas, les planchers n'étant pas à l'épreuve du feu ; les murs de fondation ayant des ouvertures dans les caves, le feu se communiquerait par là. Il serait désirable d'ajouter une aile spéciale pour la voûte du protonotaire de ce district qui est assez considérable. Le logement du géolier, qui est en partie dans les caves, est très malsain, et des plaintes réitérées ont été faites au Département à ce sujet.

---

## PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE FRASERVILLE.

L'appareil de chauffage a été réparé. Les closets de la prison ont été remplacés par de nouveaux water closets automatiques ; ceux de la cour devront

aussi être remplacés, étant d'un vieux système et occasionnant des dépenses continues pour les réparer. La plâterie, la menuiserie et l'ameublement fixe de la cour demandent des réparations assez urgentes, ainsi que la peinture. Tous les conduits d'eau potable ont été renouvelés. Un hangar en brique a été construit. Un mur d'enceinte pour le préau de la prison a été plusieurs fois demandé, et il devrait être construit comme étant de première nécessité pour la garde des prisonniers.

---

**PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE STE-SCHOLASTIQUE.**  
(TERREBONNE.)

Le mur d'avant-corps, en arrière de cet édifice, a été démoli, vu qu'il était lézardé et menaçait ruine. Il a été reconstruit et des réparations, devenues nécessaires par suite de cette démolition et reconstruction ont été faites à l'intérieur. Il est tout probable que l'on sera obligé, avant peu, de reconstruire les autres murs, qui tassent d'année en année, et surtout depuis un an. Cet édifice a brûlé, il y a une quinzaine d'années, et les murs, qui étaient endommagés par le feu, ont servi à la nouvelle construction, après avoir été réparés.

---

**PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE CHICOUTIMI.**

Une nouvelle fournaise à air chaud a été posée. Un canal d'égout a été construit pour détourner les eaux d'un petit ruisseau, qui s'introduisaient dans les caves et endommageaient les fondations. Des troittoirs ont été refaits à neuf et d'autres réparés. La menuiserie et la plâterie ont aussi été réparées. Tous les chassis, simples et doubles, ont été repeints, ainsi que plusieurs chambres. Les couvertures ont été mises en bon ordre et les murs rejointoyés. L'ameublement de la chambre du protonotaire a été renouvelé. On a réparé ou refait les clôtures. On devra, avant peu, introduire l'eau dans la bâtisse pour le service régulier des closets et celui de la maison.

---

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

Quelques travaux ont été faits à la plomberie et aux couvertures. Les murs ont été rejointoyés et la menuiserie réparée. La plus grande partie du logement du géolier est dans le sous-sol, et l'édifice étant placée sur un terrain humide, l'eau suinte sur les murs et les planchers, ce qui rend ce logement presque inhabitable. Des plaintes réitérées ont été faites au Département à ce sujet.

---

## PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE SWEETSBURG,—BEDFORD.

Les couvertures ont été réparées et mises en bon ordre. Tous les châssis ont été rejointoyés en ciment à l'extérieur; la plâtrerie et la maçonnerie des portes de voûtes ont été refaites; les murs, cloissons et plafonds ont été réparés. Les planchers en bois dur de la cour et de la prison, la menuiserie intérieure, une partie de l'ameublement fixe, ont subis des réparations. De nouveaux casiers ont été placés dans le bureau du protonotaire, et d'autres devront être faits et placés dans la voûte neuve. Une nouvelle bouche de chaleur a été placée dans la chambre du juge. Tous les plafonds, murs et cloisons des bureaux et passages ont été blanchis, à l'exception de ceux de la salle d'audience. Les chambres du juge et du shérif ont été tapissées. La menuiserie a reçu deux couches de peinture, et l'ameublement fixe, qui est en bois dur, a été nettoyé et verni. Tous les châssis, simples et doubles, de la cour et de la prison demandent à être remastiqués et peints à l'extérieur. Les escaliers devraient être teints et huilés, ainsi que quelques planchers des passages et de certains bureaux.

---

## PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DES ILES DE LA MADELEINE.

Les seuls travaux exécutés ont été la reconstruction de la clôture d'enceinte.

---

## PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE ST-JEAN.

Les fondations du mur d'enceinte de cet édifice ont été construites. La partie supérieure de ce mur, qui devra être en pierre de taille reste à faire, ainsi qu'un hangar. La Corporation de la ville a terminé l'égout principal passant devant le Palais de Justice, et le Département a fait refaire celui qui passe sur le terrain qui lui appartient. Depuis lors, les caves sont assainies et l'eau ne les envahit plus. Une compagnie de St-Jean d'Iberville offre d'éclairer cet édifice à la lumière électrique. Quelques réparations ont été faites à la menuiserie et à l'ameublement. Il reste encore à faire quelques réparations pour mettre cet édifice en parfait ordre.

---

## PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE MONTMAGNY.

Tous les égouts de cet édifice passaient dans les caves et dégageaient des gaz qui les infectaient. Ils ont tous été levés et passés à l'extérieur où ils viennent se décharger dans un grand puisard construit à cet effet, en dehors de la prison,

---

sur le terrain qui est la propriété du gouvernement. Le puits a été nettoyé, afin de rendre l'eau potable. Une chambre spéciale, pour un grand réservoir devant distribuer l'eau à toute la bâtisse, a été construite dans les mansardes, et toute la tuyauterie y aboutissant a été bien paquetée, afin d'éviter la gelée. Les closets qui étaient d'un vieux système, ont été remplacés par des appareils automatiques. La plomberie a été presque toute renouvelée et mise en parfait ordre. Les toitures, les souches de cheminées ont été réparées, ainsi que la menuiserie et la peinture, ce qui fait que cet édifice est un des mieux finis. Il manque cependant encore un paratonnerre, qui est demandé depuis longtemps.

---

### PALAIS DE JUSTICE DE SHERBROOKE.

L'eau et le gaz ont été introduits dans cet édifice ; l'appareil de chauffage réparé ainsi que la toiture. Cette toiture devra être refaite à neuf, ne pouvant plus endurer de réparations. Des travaux assez considérables deviennent nécessaires à cet édifice.

---

### PRISON DE SHERBROOKE.

La toiture a été réparée et la porte du mur de clôture refaite à neuf. La plâtrerie, a subi quelques retouches ; les marches en pierre et les murs ont été rejointoyés.

---

### PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE RIMOUSKI.

Les égouts, commencés l'année dernière, ont été achevés, le terrain nivelé et les clôtures réparées.

---

### PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE LA MALBAIE.

Les murs, cloisons et plafonds de la cour ont été réparés, puis peints ; tous les bois imités ont été huilés et vernis. Quelques petites réparations ont été faites à la prison. Tous les murs extérieurs du Palais de Justice, ceux de la prison et du mur d'enceinte, ont été réparés et rejointoyés. Le pignon du nord-est, ainsi que celui du nord-ouest, ont été lambrissés, peints et sablés. L'ameublement a aussi été réparé et quelques meubles nouveaux ont été fournis à différents bureaux.



---

---

### PALAIS DE JUSTICE ET PRISON D'AYLMER.

La toiture a été réparée, celle du hangar renouvelée, les perrons rejointoyés. Il devra être fait d'autres réparations urgentes, si on veut mettre cet édifice en bon ordre. Ainsi, tous les murs extérieurs devront être rejointoyés. Les châssis et les portes devraient être réparés et peints, ainsi que les murs de passage et ceux de quelques bureaux. Enfin deux planchers et deux courses d'escaliers devraient être posés dans la prison, et les closets réparés.

---

### PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE BEAUHARNOIS.

L'appareil de chauffage a subi de grandes réparations. Les cheminées ont été en partie refaites. Quelques réparations aux dallots, à la couverture et aux châssis ont été aussi exécutées.

---

### PALAIS DE JUSTICE ET PRISON D'ARTHABASKA.

Tout le système de drainage de l'édifice a été terminé et mis en parfait ordre. Les murs de fondations, appuyés sur des pilotis qui étaient pourris, cassaient et se lézardaient, et causaient de graves désordres dans toute la bâtisse. L'édifice a été repris en sous-œuvre et tous les murs refaits à neuf. Depuis lors, malgré les grandes difficultés d'un tel ouvrage, rien n'a bronché. Un nouveau puisard pour la décharge des canaux serait nécessaire.

---

### COUR DE CIRCUIT DE KAMOURASKA.

Un montant spécial ayant été voté par la Législature pour la construction de cet édifice, des plans et devis ont été préparés et des soumissions demandées par le Département. Le contrat a été donné et les travaux sont assez avancés pour permettre de croire que l'édifice sera livré au printemps de 1889. Il a été décidé subséquemment de faire terminer les mansardes afin d'en faire un logement pour le gardien.

---

### PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE PERCÉ.

La voûte du protonotaire étant trop étroite, il a été décidé de l'agrandir. Les fondations sont construites et l'on continuera les travaux au printemps. Tous les murs extérieurs de l'édifice ont été rejointoyés, la plâtrerie reprise et un

---

plancher en ciment posé à la prison. Les planchers en bois ont été réparés ou renouvelés, les chassis réparés et la menuiserie mise en bon ordre. L'ameublement fixe a aussi reçu des réparations. La cheminée a été lambrissée ; un escalier en bois, une plateforme avec tambour, ont été construits au dehors. Les tuyaux de drainage ont été relevés et les canaux refaits à neuf. Certaines chambres du Palais de Justice, ainsi que la maison du géolier ont été peintes. A part la voûte à finir, il restera encore à faire des réparations à la menuiserie, à compléter et réparer l'ameublement et à faire exécuter quelques ouvrages en peinture.

---

### PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE NEW-CARLISLE.

Un plancher en ciment a été fait dans la chambre commune des hommes, à la prison ; un autre reste à faire du côté des femmes. Un hangar à bois a été construit ainsi qu'un passage couvert conduisant de la prison aux cabinets d'aisance. Cinq cent pieds de trottoir, placés sur le terrain et aux alentours de l'édifice, ont été construits. La couverture en bois des murs du préau a été en partie réparée et partie refaite à neuf. Tous les murs extérieurs ont été rejointoyés. La pompe fournissant l'eau à toute la bâtisse a été renouvelée, et toute la tuyauterie réparée. Tout le bois pour la clôture est rendu sur le terrain ainsi que celui des portes d'entrée ; cette clôture sera mise en place au printemps. Il reste encore à réparer les murs intérieurs, les cloisons et plafonds, et à les peindre à la couleur à l'eau. La couverture, les dalles et les dallots devront être aussi réparés. Il faudra de plus niveler les abords de l'entrée de l'édifice et y faire un fossé, pour éviter que l'eau y séjourne et en empêche l'accès. Comme à Percé, la voûte ayant été jugée trop petite, on a construit les fondations d'une nouvelle voûte, et les murs supérieurs seront continués au printemps de 1889.

---

### PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE ST-HYACINTHE.

Un appareil de chauffage à l'eau chaude a été placé dans cet édifice et fonctionne très bien. Cela a occasionné des travaux de réparations, aux murs, aux cheminées, à la plâtrerie, à la menuiserie et à la peinture. De nouveaux water-closets ont été posés, la ventilation a été améliorée, et l'édifice est maintenant salubre. Toute la plomberie a été remise en bon état. Les perrons sont réparés, les murs extérieurs rejointoyés, la cheminée relevée de dix pieds pour aviver son tirage. Les caves ont été creusées et une trappe à charbon y a été pratiquée.

---

Tous les châssis doubles ont été réparés, ainsi que les couvertures, et celles-ci ont reçu deux couches de peinture. Le plancher de la chambre d'audience a été refait à neuf, de même que celui des deux chambres communes de la prison. L'ameublement a été réparé et augmenté. Tout l'intérieur du Palais de Justice a été repeint. Les clôtures ont aussi subi des réparations. Un plan a été préparé pour un mur d'enceinte en pierre de taille, avec grille en fer, mais n'a pas encore été mis à exécution.

Le tout humblement soumis,

P. COUSIN,

Assistant-Ingénieur,

Travaux Publics.

Département des Travaux Publics.

31 décembre, 1888.

## APPENDIX No 2.

### PONTS METALLIQUES.

A L'Honorable P. GARNEAU,

Commissaire des Travaux Publics,

Québec.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Le 5 novembre 1887 j'ai eu l'honneur d'adresser au chef du Département de l'Agriculture et des Travaux Publics une étude comparative entre les ponts à poutres rivées et les constructions articulées. J'ai fait valoir alors les avantages des premiers en ce qui concerne la plus longue durée de l'ouvrage, la réduction des frais d'entretien et la sécurité beaucoup plus grande. Je n'ai pas manqué de reconnaître que les ponts articulés sont généralement moins coûteux que les ponts rivés, en prouvant cependant que cette économie n'est qu'apparente, et est, en tout cas, obtenue au détriment des qualités de l'ouvrage.

Je crois devoir revenir en quelques mots sur ce point, en démontrant, d'une part, qu'il est aisé de réduire le prix des ponts, tout en conservant le système rivé. et, d'autre part, qu'en cherchant à atténuer les défauts incontestés du système articulé, on serait fatalement amené à en augmenter le coût, de telle sorte que les prix d'un même ouvrage, exécuté d'après l'un ou l'autre de ces types, se rapprocheraient rapidement, sans que les inconvénients du système articulé aient pu être complètement annihilés.

On conçoit aisément que le coût d'une construction métallique dépend essentiellement du poids total du métal entrant dans sa construction. Quel que soit le genre de l'ouvrage, qu'il s'agisse d'un pont, d'une charpente pour toiture, d'un dôme, d'une tour, etc., quel que soit aussi le mode d'assemblage des pièces, assemblages articulés ou assemblages rivés, la proportionnalité entre le prix et le poids sera d'autant plus parfaite que l'importance de l'ouvrage sera plus considérable : les conditions de manutention à l'usine et de montage à pied d'œuvre perdent, en effet, de leur importance au fur et à mesure que les dispositions spéciales à chaque cas, les seules pouvant influencer sur la proportionnalité du prix et du poids, au fur et à mesure, dis-je, que ces dispositions portent sur une quantité plus considérable de matières premières à mettre en œuvre. Aussi, s'il est vrai que la rapidité et la facilité du montage des ponts articulés contribuent à en réduire le coût, il n'est pas contestable que la cause principale de cette réduction git dans la plus grande légèreté des ponts américains.

J'exposerai successivement les diverses causes auxquelles est dûe cette

légèreté relative, et j'étudierai en même temps la possibilité de réduire, par les mêmes moyens, le poids des constructions rivées, sans tomber dans une exagération nuisible à la durée et à la solidité des ouvrages.

En premier lieu 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.

Une autre cause qui contribue à réduire le poids des ouvrages consiste dans la suppression de toutes les pièces accessoires dont l'existence n'est pas absolument justifiée par le calcul, en constituant les poutres du plus petit nombre de pièces possible, ayant chacune leur fonction bien déterminée et à laquelle aucune autre pièce ne peut suppléer. Dans toutes les constructions nouvelles ce principe est aujourd'hui universellement observé; aussi le reproche que certains ingénieurs ont cru pouvoir faire, à ce point de vue, aux constructions métalliques rivées, ne repose plus sur aucun fondement.

Enfin, dans les ouvrages américains, le taux de travail du métal est le plus souvent supérieur à celui qui est admis en Europe, et les charges d'épreuve que doivent supporter les ponts, (je ne parle pas ici des ponts de chemins de fer) sont presque toujours inférieures à celles qui sont imposées dans les pays de l'ancien continent.

De l'augmentation du taux de travail du métal résulte nécessairement une fatigue plus grande de la matière, une énérvation plus rapide de ses qualités résistantes, et, quoique l'expérience n'ait guère pu prononcer encore sur ce point, il n'est pas difficile de prévoir qu'au delà de certaines limites, les résistances

exagérées exigées de la matière dans les constructions métalliques n'auront été obtenues qu'au détriment de leur durée.

Examinons enfin la question relative aux charges d'épreuve, c'est-à-dire à la limite du poids des véhicules que l'on suppose devoir circuler sur les ponts. En réduisant les charges dans les limites qui semblent rationnelles dans les conditions actuelles du trafic de la contrée, on commet, à mon sens, une erreur fort grave, surtout dans un pays comme le Canada. D'année en année la population y devient plus dense, le trafic devient plus considérable, les établissements industriels augmentent en nombre et en importance; d'autre part, le réseau des chemins de fer se développe, et ceux-ci sont de mieux en mieux construits et entretenus; le transport de charges pondéreuses devient par là journellement plus fréquent et plus facile, et cette progression ascendante ne pourra que s'accroître de jour en jour dans cette province.

Dans d'autres pays d'ailleurs, tant en Europe qu'en Amérique, on n'a pas toujours su éviter cet écueil, surtout pour les ponts de chemins de fer, et dans bien des cas on a été obligé, après peu d'années, soit de remplacer des ouvrages trop faibles par d'autres appropriés aux conditions nouvelles du trafic, soit de consolider à grands frais les ouvrages existants. Il importe de ne pas reculer en cette matière devant une légère augmentation de la dépense résultant de l'augmentation du poids des ponts: les principes de la prévoyance la plus élémentaire le commandent. Sur ce point cependant, je serai amené plus loin à formuler certaines restrictions à propos d'un système de ponts portatifs et démontables sur lequel je crois indispensable, Monsieur le Ministre, d'appeler votre sérieuse attention.

Comme conclusion de la première partie de ce rapport, je dirai donc qu'une différence de prix entre les deux systèmes de ponts en comparaison, assez importante pour qu'elle semble pouvoir influencer sur le choix du système à adopter, ne peut être obtenue, en réalité, que par la réduction du poids de l'ouvrage;—

que sous certains rapports, la réduction du poids est justifiée et est observée dans les projets dressés par le service technique de la province;—

que sous d'autres rapports, elle est éminemment condamnable et contraire aux intérêts bien entendus du trésor public;—

qu'enfin, je m'en réfère, à tous autres points de vue, aux considérations exposées dans mon rapport déjà cité du 5 novembre 1887.

J'ai mentionné plus haut la nécessité de prévoir, dans la rédaction des projets de ponts, l'augmentation progressive du poids des véhicules et des charges roulantes. De là une augmentation de dépense parfaitement justifiée toutes les fois qu'il s'agit d'ouvrages importants, qu'il est nécessaire de rendre capables de satisfaire presque indéfiniment aux conditions du trafic.

Mais, dans bien des cas, le but à atteindre est surtout d'établir, dans des conditions aussi économiques que possible, des communications nombreuses et faciles.

Il importe alors de réaliser un type d'ouvrage simple et répondant à toutes les conditions de stabilité et de sécurité désirables, mais en même temps léger et peu coûteux, facile à mettre en place, et surtout qui puisse être démolé et transporté à peu frais, pour être remonté ensuite dans un autre site, aussitôt que les conditions locales et l'importance du trafic justifieraient l'établissement d'un pont plus coûteux mais tout à fait définitif.

Depuis quelques années les ingénieurs ont fait une sérieuse étude de cette question qui, sous son apparence modeste, présentait de réelles difficultés.

On est parvenu aujourd'hui à atteindre complètement la solution du problème pour des ponts ne dépassant pas des ouvertures de 69 pieds ou de 89 pieds environ.

Ils sont composés de pièces simples ne présentant qu'un petit nombre d'échantillons différents, de manière à en faciliter le montage sur place sans avoir à recourir à des plans de montage et à des ouvriers spéciaux ; ils sont très légers dans leur ensemble et chacune des pièces individuellement est d'un poids assez réduit pour que le transport puisse être effectué facilement dans les chemins les plus mauvais. Les éléments constitutifs de la construction sont tels que l'on peut facilement faire varier la longueur des ponts dans certaines limites sans qu'il soit nécessaire de changer les dimensions de ces éléments. Cette condition est de la plus haute importance et constitue un des principaux avantages du système ; elle permet, en effet, non seulement d'approvisionner à l'avance un certain nombre d'éléments, de manière à disposer en tout temps de toutes les pièces nécessaires à la construction d'un pont, quelle que soit sa portée, mais aussi d'utiliser les pièces provenant du démontage d'un ouvrage pour en reconstruire un autre de longueur plus grande ou plus petite.

L'assemblage des divers éléments à pied d'œuvre se fait au moyen de boulons, ce qui dispense d'un outillage spécial et de l'emploi d'ouvriers expérimentés, et, malgré cela, grâce à la juxtaposition de joints rivés à l'usine avec des joints boulonnés sur place, la construction présente une rigidité comparable à celle des constructions complètement rivées. Enfin, le lançage au-dessus de la rivière peut se faire facilement et rapidement, sans exiger aucunes installations spéciales.

De nombreux ponts de ce système ont été établis en France et dans les colonies françaises, et on peut dès aujourd'hui considérer qu'il a reçu la sanction de l'expérience.

Il me paraît utile de donner ici, Monsieur le Ministre, une description succincte de ce type de pont, que je considère comme appelé à rendre, dans la province de Québec, de réels services.

Le pont est composé de deux poutres en garde-corps distantes d'axe en axe de 9 pieds 10 pouces ; 5 pieds 3 pouces sont réservés à la voie charretière, de part et d'autre de laquelle règne un trottoir pour piétons de 2 pieds 3½ pouces de largeur. La largeur de la voie charretière peut, si on le désire, être portée à

6 pieds, les trottoirs ayant alors 1 pied 11 pouces de largeur chacun ; un troisième type comporte une voie charretière de 8 pieds, 3 pouces, et des trottoirs de 2 pieds, 4 pouces chacun. Ces dispositions sont parfaitement rationnelles pour des ouvrages de longueur réduite et dans des contrées où la circulation n'est pas très active, attendu qu'il ne peut y avoir, en ce cas, aucun inconvénient à ce que la largeur de la voie charretière ne permette le passage que d'un seul attelage de front ; l'existence de trottoirs assure, d'autre part, la circulation des piétons en toute sécurité.

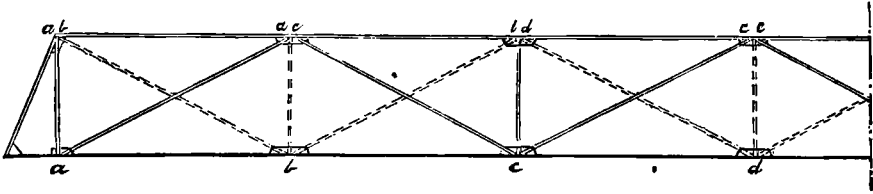
Des entretoises inférieures, distantes de 9 pieds 10 pouces, assurent la liaison transversale des poutres de rive ; elles sont elles-mêmes réunies par deux longérons supportant le plancher ; un contreventement inférieur, formé de barres diagonales, établit la solidarité des entretoises entre elles et avec les poutres principales.

Ce qui distingue ce type de pont de ceux qui ont été construits jusqu'à ce jour, c'est que les poutres sont formées d'éléments de formes et de dimensions constantes, alors que la portée varie de 19 pieds 8 pouces à 69 pieds ; le second type, constitué exactement de la même manière que le premier, mais dans lequel la hauteur des poutres, c'est-à-dire des éléments constitutifs, est un peu plus grande, permet d'atteindre des portées variant de 50 pieds à 88 pieds 6 pouces ; enfin le troisième type convient pour des portées variant de 33 pieds à 80 pieds environ.

Les éléments entrant dans la construction des ponts affectent la forme de triangles isocèles dont la base a 19 pieds 8 pouces, pour les deux premiers types, et la hauteur respectivement, 4 pieds 11 pouces et 6 pieds 7 pouces. Les grands côtés, ou bases, destinés à former la plate-bande supérieure des longérons, sont composés d'une cornière de  $3\frac{7}{8} \times 3\frac{7}{8} \times \frac{3}{4}$  pouces, et les deux petits côtés par des cornières de  $2\frac{3}{8} \times 2\frac{3}{8} \times \frac{3}{4}$  pouces. Ces cornières sont assemblées à leurs extrémités par des goussets en tôle solidement rivés, et chacun des éléments constitue ainsi un ensemble absolument indéformable, dont les rivures sont toutes exécutées à l'atelier même, et offrent ainsi les meilleures garanties de perfection dans l'exécution. Des éléments de forme spéciale servent à constituer les extrémités de la poutre et portent inférieurement le patin d'appui des longérons sur la culée. La poutre est constituée d'une double rangée d'éléments, en nombre plus ou moins grand, suivant sa longueur, et qui sont adossés les uns aux autres et boulonnés entre eux, les extrémités des éléments de l'une des séries venant s'assembler aux goussets disposés aux pieds des montants verticaux des éléments de la seconde série.

Le croquis ci-dessous, dans lequel l'une des séries d'éléments est représentée en traits pleins et l'autre, en traits pointillés, permet de juger de la manière dont ce dispositif est réalisé :





Enfin des tirants inférieurs servent à relier les sommets a, b, c, etc., et sont formés de cornières de  $3\frac{3}{4} \times 2\frac{3}{8} \times \frac{3}{8}$  pouces, renforcées à leurs extrémités par des fourrures de  $3\frac{1}{4} \times \frac{1}{2}$  pouces. Leur longueur est de 19 pieds 8 pouces comme celle des éléments courants.

Dans le troisième type, les éléments constitutifs ont près de 7 pieds de hauteur et 13 pieds 11 pouces de longueur.

L'assemblage par boulons, quelle que soit la perfection du travail d'ajustage, priverait les ponts ainsi construits de cette rigidité si nécessaire qui constitue l'apanage des constructions rivées ; mais les dispositions des éléments en vertu de laquelle un joint boulonné, pour l'une des séries, est toujours combiné avec le joint rivé des éléments de la seconde série, pare à cet inconvénient. Grâce à ce croisement de pièces déjà rigides par elles-mêmes, on parvient à donner à la poutre, comme je l'ai dit en commençant, une raideur comparable à celle que donnerait une rivure soignée.

Quant à la facilité et à la rapidité du montage, on peut l'apprécier facilement par ce fait qu'il n'entre jamais dans la construction d'un pont plus de sept pièces de formes différentes, toutes très faciles à distinguer les unes des autres, et dont la plus pesante n'a pas un poids supérieur à 300 lbs, pour le premier type, 344 lbs, pour le deuxième, et 465 lbs, pour le troisième.

Quant aux charges que ces ponts sont capables de supporter, elles varient avec la portée des travées et la hauteur des éléments constitutifs des poutres. Le type No. 1, comportant des poutres de 4 pieds 4 pouces de hauteur, est capable de supporter, pour la portée maxima de 69 pieds, une charge de 52 lbs par pied carré, uniformément répartie sur toute la surface du plancher de 9 pieds 10 pouces de largeur, soit plus de 500 lbs par pied courant de tablier, ou encore une file de chariots de 8,800 lbs, traînés chacun par trois chevaux pesant ensemble 3,300 lbs. Pour les portées moindres, la charge uniformément répartie, que ces ponts sont susceptibles de supporter, augmente rapidement ; elle atteint 82 lbs par pied carré, c'est-à-dire 810 lbs environ par pied courant de pont, pour les portées de 50 pieds et au-dessous. Le poids des chariots qui peuvent circuler sur ce pont, en file non interrompue, n'augmente cependant pas sensiblement quand la portée diminue, pour la raison qu'il dépend principalement de la force des entre-toises porteuses et des longerons sous voie.

Pour le type No. 2, dont les poutres ont 6 pieds 7 pouces de hauteur, la charge par pied courant de pont varie de 810 lbs. à 405 lbs. à mesure que la

portée croit de 50 pieds à 88 pieds 6 pouces, la charge roulante restant la même que pour le type No. 1.

Les ponts du type No. 3 sont capables de supporter une surcharge uniformément répartie de 62 lbs par pied carré, et le passage de chariots pesant, soit 13,200 lbs sur un essieu, soit 17,600 lbs sur deux essieux.

Ces limites de charge sont suffisantes pour tous les cas où l'adoption de ce système serait à recommander pour les raisons que j'ai exposées plus haut.

Avant de terminer, Monsieur le Ministre, il me paraît nécessaire de m'occuper, en peu de mots, de la question de l'entretien des ponts métalliques construits avec l'assistance pécuniaire du gouvernement. L'intérêt de ce dernier exige que ces ouvrages soit entretenus en tout temps en parfait état par les municipalités ou les compagnies qui en auront la jouissance après l'achèvement des travaux. Au surplus, en ce qui concerne la partie métallique, cet entretien se réduit à l'application, de temps à autre, d'une couche de peinture de bonne qualité, afin d'empêcher les effets désastreux de la rouille sur les parties de métal, qui ne seraient plus suffisamment protégées. Rarement il pourra y avoir à exécuter un travail de chaudronnerie, ce cas ne pouvant se produire que si, par suite d'un accident, quelque partie de la charpente métallique avait été endommagée. Encore faut-il, dans ces cas exceptionnels, que le travail de réparation soit exécuté sans aucun retard.

Il est indispensable, à mon avis, que le gouvernement attire sur ce point l'attention des municipalités ou compagnies envers lesquelles il est dès maintenant engagé et que, d'autre part, avant de prendre de nouveaux engagements, il s'assure le moyen légal d'imposer l'exécution des travaux d'entretien nécessaires à ceux qui s'y refuseraient ou qui négligeraient de les exécuter. 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.

De cette manière le gouvernement assurera à plusieurs générations la jouissance de ces ouvrages, pour lesquels il aura dépensé des sommes importantes dans le seul but d'améliorer les voies de communication par terre, comprenant, que les routes constituent les artères d'un pays, que c'est par elles seulement que le mouvement et la vie peuvent se transmettre du centre d'un pays à ses extrémités; comprenant que les chemins de fer, loin de diminuer l'importance des routes, l'ont encore augmentée, et qu'un mode de transport aussi puissant exige une alimentation constante qui ne peut lui être fournie que par des voies nombreuses et faciles à parcourir. Aussi peut-on affirmer, sans crainte d'être démenti, que la prospérité d'un pays, surtout au point de vue agricole, peut se mesurer au développement et à l'état d'entretien de ses routes; que la plus

---

Égère amélioration dans les méthodes de construction des routes et des ouvrages d'art qui en dépendent, se traduit immédiatement par des avantages tels, au point de vue de la rapidité et de la facilité des transports, que, par leur accumulation, ils constituent une véritable source de richesse pour le pays.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre,

l'assurance de mes sentiments respectueux.

L'ingénieur,

Directeur de la construction des ponts métalliques,

GÉRARD MACQUET.

31 décembre, 1888.

## APPENDICE No 3.

### CHEMINS DE FER.

Bureau des Chemins de Fer de la Province de Québec,  
Québec, 31 décembre 1888.

A l'Honorable P. GARNEAU,  
Commissaire des Travaux Publics,  
Québec.

MONSIEUR LE COMMISSAIRE ;

J'ai l'honneur de vous soumettre divers Annexes, ou Appendices, contenant l'indication des paiements qui ont été faits par ce Bureau, à-même les crédits votés par la Législature pour ces mêmes fins, tant à-compte des frais de construction et d'exploitation du ci-devant chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, qu'en déduction du montant des subventions en argent et en terres, converties en argent, qui ont été accordées à certains chemins de fer en cette Province, et ce, depuis le 1er de janvier jusqu'au 30 de juin 1888, et à partir de cette dernière date à venir jusqu'au 31 de décembre 1888, respectivement.

Au nombre de ces Appendices se trouve celui qui a été préparé par M. L. A. Vallée, l'un des ingénieurs attachés à votre Département, et qui donne l'indication du nombre de milles de chemins de fer, qui ont été construits, ou mis en exploitation, ou prêts à l'être, en cette Province, depuis le 1er de juillet 1867,—date de l'établissement de la Confédération,—à venir jusqu'au 31 de décembre 1888.

Il appert par ce dernier Appendice qu'il a été construit et complété par certaines compagnies, à partir du 1er de janvier à venir jusqu'au 31 de décembre 1888, environ 96 milles de longueur sur différents chemins de fer subventionnés.\*

	MILLES
* Chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue.....	6.00
do do de Québec, Montmorency et Charlevoix .....	21.50
do do du Comté de Drummond .....	12.48
do do de Jonction de Beauharnois .....	12.88
do do de la Baie des Chaleurs.....	10.00
do do de Québec et du Lac St.-Jean.....	19.57
do do de Montréal et Lac Maskinongé.....	13.00
do do de Témiscouata.....	0.28
Total.....	95.71
ou environ 96 milles.	

# APPENDICE 3.—A.

ÉTAT indiquant:—1o. la balance restée disponible,—le 31 décembre 1887,—sur le total des crédits votés par la Législature pour l'exercice financier de 1887-88; 2o. les sommes reçues du Département du Trésor, du 1er janvier au 30 juin 1888, sur la susdite balance de crédits; et 3o. les sommes dépensées par le Département de l'Agriculture et des Travaux Publics (Bureau des chemins de fer), sur cette même balance de crédits, depuis le 1er de janvier jusqu'au 30 juin 1888; et ce, comme dépenses imputables au chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa & Occidental.

AUTORITÉ.	OBJET.	MONTANTS VOTÉS:		Balances sur le total des crédits votés pour 1887-88, au 31 décembre 1887.	Montants reçus du Trésor du 1er janvier 1888 au 30 juin 1888.	Montants dépensés ou payés par le Bureau des chemins de fer, du 1er janvier 1888 au 30 juin 1888.	Balances disponibles au Trésor, sur les crédits votés pour 1887-88, au 30 juin 1888.	Total des balances non-dépensées, sur les crédits votés pour 1887-88, au 30 juin 1888.
		Imputables au compte de "Construction."	Imputables au compte du "Revenu."					
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
Vict., chap. 1er; (Item 200 de la Cédule B.).....	Règlement de comptes en souffrance, (déjà voté).....	10,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
37, Octobre 19.....	Pour montant du mandat spécial émis ce jour pour payer réclamations non-comprises dans les prévisions budgétaires ci-dessus.....	7,000 00	.....	5,000 00	2,000 00	2,000 00	.....	.....
Vict., chap. 1er; (Item 201 de la Cédule B.).....	Pour payer les réclamations en souffrance, (déjà vote).....	.....	8,000 00	7,374 78 (a)	.....	374 78	7,000 00	7,000 00 (b)
	TOTAUX..... \$	17,000 00	8,000 00	12,374 78	2,000 00	2,374 78	7,000 00	7,000 00

(a) Dans ce montant sont compris les \$374.78 de balance en banque au 31 décembre 1887, entrée dans l'Appendice B faisant partie du Rapport général du Commissaire de l'Agriculture et des Travaux Publics pour l'année 1887, au titre VI: "Chemins de Fer."

(b) Cette balance—non-dépensée—est, d'après l'acte 49-50 Vict, chap. 101, clause 51, devenue caduque.

BUREAU DES CHEMINS DE FER. }

Québec, 30 juin 1888.

E. MOREAU,

Directeur des Chemins de Fer.

APPENDICE 3.—B.

ÉTAT indiquant :—1o. les montants votés par la Législature pour l'exercice financier de 1888-89 ; 2o. ceux reçus du Département du Trésor sur ces mêmes crédits ; et 3o. les sommes dépensées par le Département des Travaux Publics (Bureau des chemins de fer), sur ces mêmes crédits, depuis le 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1888 ; et ce, comme dépenses imputables au chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa & Occidental.

AUTORITÉ.	OBJET.	MONTANTS VOTÉS:			Total des crédits votés pour 1888-89.	Montants reçus du Trésor, sur les crédits ci-contre, du 1er juillet au 31 décembre 1888	Montants dépensés, ou payés, pour inspection de chemins de fer, du 1er juillet au 31 décembre 1888.	Montants dépensés ou payés pour dépenses contingentes, du 1er juillet au 31 décembre 1888.	Montants dépensés, ou payés, tant pour "Construc- tion" que pour dépenses du trafic ("Revenu"), du 1er juillet au 31 décembre 1888.	Balances en banque au 31 décembre 1888, sur les montants reçus du Trésor, du 1er juillet au 31 décembre 1888.	Balances disponibles au Trésor, sur les crédits votés pour 1888-89, au 31 décembre 1888.	Total des balances non-dépensées, sur les crédits votés pour 1888-89, au 31 décembre 1888, tant en banque qu'au Trésor.
		Imputables au compte de "Construction."	Imputables au compte du "Revenu."	Pour inspection de chemins de fer, et dépenses contingentes.								
		\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
51-52 Vict., chap. 1er, (Item 215 de la Cédule B.).....	Inspection des chemins de fer et dépenses contingentes .....			1,000 00	1,000 00	1,000 00	14 07	985 93				
51-52 Vict., chap. 1er, (Item 244 de la Cédule B.).....	Règlement de réclamations impayées.....	25,000 00			25,000 00	21,800 00			20,288 78	1,511 22	3,200 00	4,711 22
51-52 Vict., chap. 1er, (Item 245 de la Cédule B.).....	Règlement de comptes en souffrance.....		8,500 00		8,500 00	8,500 00			7,873 60	626 40		626 40
	TOTAUX.....	\$ 25,000 00	8,500 00	1,000 00	34,500 00	31,300 00	14 07	985 93	28,162 38	2,137.62	3,200 00	5,337 62

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,  
Bureau des Chemins de Fer.  
Québec, 31 décembre 1888.

E. MOREAU,  
Directeur des Chemins de Fer.

APPENDICE No. 3-C.

ETAT indiquant les subventions en argent et en terres, accordées à certains chemins de fer en la Province de Québec, et indiquant aussi les montants payés, et les balances encore dues, jusqu'au 31 décembre 1888.

SUBVENTIONS EN ARGENT.										SUBVENTIONS EN TERRES.					
NOMS DES CHEMINS DE FER.	Actes de la Législature accordant des subventions en argent et en terres.	Nombre de milles auxquels s'applique la subvention en argent.	Quantum de la subvention en argent par mille.	Partage de la balance de la subvention accordée à l'ancienne compagnie de la Baie des Chaleurs, entre les compagnies de chemins de fer ci-après désignées :	Total de la subvention en argent accordée.	Montants payés à compte du montant de la subvention en argent jusqu'au 31 décembre 1888.	Balance restant encore payable sur le montant de la subvention en argent, au 31 décembre 1888.	Nombre de milles auxquels s'applique la subvention en terres.	Quantum du nombre d'acres par mille.	Total du nombre d'acres par mille, accordés.	Ordres en Conseil ratifiant la conversion en argent des subventions en terres, accordées, au taux de 70 cts. par acre.	Montant des premiers 35 cts par acre de la subvention en terres, convertie en argent, et payable lorsque cette proportion de la subvention devient due.	Montants payés à compte du montant des lers 35 cts de cette subvention en terres, convertie en argent, jusqu'au 31 décembre 1888.	Balances restant encore dues sur les montants des lers 35 cts des subventions en terres, converties en argent, au 31 décembre 1888.	Montant des 2èmes 35 cts des subventions en terres, converties en argent, et exigibles lorsque les terres assignées auront été vendues et payées.
			\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.					\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
Baie des Chaleurs (ancienne Compagnie) : Exploration (Vide Note No. 1.)					12,840 95	12,840 95									
do (de Métépédia à Paspébiac)	{ 45 Vic., chap. 23, clause 1, par. b. } { 51-52 Vic., chap. 91, clause 12. }							100	10,000	1,000,000	No. 337, du 14 août 1886	350,000 00	162,468 50	187,531 50	70,000 00 (a)
do (de Paspébiac à Gaspé)	{ 45 Vic., chap. 23, clause 1, par. b. } { 51-52 Vic., chap. 91, clause 12. }							80	10,000	800,000	do do	280,000 00	97,000 00	183,000 00	560,000 00
Beauharnois (Chemin de Jonction de—). Ce chemin est aujourd'hui compris dans le réseau du chemin de fer le Grand Tronc du Canada.	51-52 Vic., chap. 91, clause 3	20	5,000 00		100,000 00	95,610 00 (f)	4,390 00 (f)	20	5,000	100,000	No. 29, du 19 janvier 1889	35,000 00		35,000 00 (f)	35,000 00 (f)
do (Pont sur la rivière Châteauguay)	do do				50,000 00	50,000 00									
Drummond (Chemin du comté de—) entre Drummondville et un point sur le Grand-Tronc, ou à Kingsley, et Victoriaville, traversant les comtés de Richmond, Arthabaska et Drummond, avec embranchement à travers le canton de Wendover ou Simpson, jusqu'à Ste. Angèle.	51-52 Vic., chap. 91, clause 6, par. d.	39	4,000 00		156,000 00	49,920 00	106,080 00								
Grand Nord (de St. Jérôme à New-Glasgow)	45 Vic., chap. 23, clause 1, par. b.							8 (c)	4,000	32,000 (c)	No. 400, du 19 juin 1888	11,200 00 (c)	11,200 00 (c)		11,200 00 (c)
do (de New-Glasgow à Ste. Julie)	49-50 Vic., chap. 77, clause 8, par. 1.							13	4,000	52,000	No. 455, du 16 juillet 1888	18,200 00	18,200 00		18,200 00
do (de Ste. Julie à Montcalm)	51-52 Vic., chap. 91, clause 6, par. c.							7	4,000	28,000	La convers. en argent n'a pas encore été effectuée	9,800 00	9,800 00		9,800 00
Grand Oriental (de Yamaska à "Douce's Landing")	49-50 Vic., chap. 77, clause 5	31	4,000 00		124,000 00	24,440 00	99,560 00								
do (Pont sur la rivière Nicolet)	51-52 Vic., chap. 91, clause 6, par. a.	8	4,000 00		32,000 00	32,000 00									
Hereford (Chemin de fer de—) entre Cookshire et "Hall's Stream", sur la frontière du Vermont, et devant se relier aux chemins de fer de "Upper Coös et de Boston, Concord & Montréal"	{ 45 Vic., chap. 23, clause 1, par. a. } { 51-52 Vic., chap. 91, clauses 9 et 10. }							35	4,000	140,000	No. 481, du 2 août 1888	49,000 00		49,000 00	49,000 00
International (formant maintenant partie de la ligne courte du chemin de fer Canadien du Pacifique)		80	4,000 00	75,315 80	395,315 80	395,315 80									
L'Assomption (depuis l'Épiphanie jusqu'à—)	49-50 Vic., chap. 77, clause 9							3½	3,000	10,500	No. 1, du 7 janvier 1887	3,675 00	3,675 00		3,675 00
Lac Témiscamingue (Chemin de fer de colonisation du—)	51-52 Vic., chap. 91, clause 11	17	3,200 00		54,400 00	17,400 00	37,000 00								
Missisquoi (chemin de fer de la Vallée de—) entre Richmond et la frontière du Vermont, près de Mansonville.	{ 45 Vic., chap. 23, clause 1, par. q. } { 37 et 38 Vic., chaps. 2. }	56	2,500 00		140,000 00	43,842 50 (d)	96,157 50 (d)								
Montréal & Champlain (chemin de fer de Jonction de—) pour compléter la voie, poser le ballastage, construire des stations et acheter du matériel roulant. Ce chemin fait maintenant partie du réseau du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada.	51-52 Vic., chap. 91, clause 2	61½			150,000 00	150,000 00									
Montréal & Lac Maskinongé (Chemin de fer de—) entre St. Félix de Valois et St. Gabriel de Brandon. Ce chemin est aujourd'hui exploité par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.	{ 49-50 Vic., chap. 77, clause 7 } { 51-52 Vic., chap. 91, clause 3, par. b. } { 49-50 Vic., chap. 77, clause 7 } { 51-52 Vic., chap. 91, clause 3, par. c. }	13	5,000 00		65,000 00	65,000 00		13	5,000	65,000	No. 456, du 16 juillet 1888	22,750 00	22,750 00		22,750 00
Matha (Chemin de fer entre St. Félix de Valois et St. Jean de—)	51-52 Vic., chap. 91, clause 3, par. c.							8	4,000	32,000	La convers. en argent n'a pas encore été effectuée	11,200 00		11,200 00	11,200 00
Montréal & Laurentides :—Embranchement de St. Lin. Ce chemin est la propriété de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.		15	4,000 00		60,000 00	60,000 00									
Montréal, Portland & Boston (Chemin de fer de—) Ce chemin faisait partie du réseau du Sud-Est, et est maintenant en la possession du chemin de fer Canadien du Pacifique.		57½	4,000 00		231,122 00	231,122 00									
Montréal et Sorel (Chemin de fer de—) formant partie du réseau du Grand Oriental	51-52 Vic., chap. 91, clause 1, par. a. et b.	45	2,500 00		112,500 00	112,500 00									
Montréal et Occidental (Chemin de fer de—) entre St. Jérôme et Ste. Agathe, y compris les 12 milles entre Ste. Adèle et Ste. Agathe, à \$1,500.00 par mille.	{ 49-50 Vic., chap. 77, clause 4 } { 51-52 Vic., chap. 91, clause 5 }	30	5,000 00		150,000 00		150,000 00	30	5,000	150,000	La convers. en argent n'a pas encore été effectuée	52,500 00		52,500 00	52,500 00
do Entre Ste. Agathe et le Long Sault.	51-52 Vic., chap. 91, clause 5	40	5,000 00		200,000 00		200,000 00	40	5,000	200,000	La convers. en argent n'a pas encore été effectuée	70,000 00		70,000 00	70,000 00
Ottawa (Chemin de fer de colonisation d'—) entre Buckingham et Aylwin)	45 Vic., chap. 23, clause 1, par. f.							52	4,000	208,000	La convers. en argent n'a pas encore été effectuée	72,800 00		72,800 00 (c)	72,800 00 (c)
Ottawa et Gatineau (Chemin de fer d'Ottawa et de la Vallée de la—) entre la station de Hull et le village du Désert, dans le comté d'Ottawa.	{ 45 Vic., chap. 23, clause 1, par. e. } { 51-52 Vic., chap. 91, clause 7 }	62	5,161 00		319,982 00		319,982 00	75	6,000	450,000	La convers. en argent n'a pas encore été effectuée	157,500 00		157,500 00	157,500 00
Pontiac (Chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique) entre Aylmer et Pembroke.	44-45 Vic., chap. 2, clause 19	85	6,000 00		510,000 00 (f)										
do Entre Aylmer et la statn. de Hull : (pour acheter la sectn. du chemin de fer Canadien du Pacifique entre ces deux points)	51-52 Vic., chap. 91, clause 4, par. b.	73	6,000 00		45,000 00 (f)		45,000 00								
do Extension de la ligne jusqu'à Pembroke et au-delà.	51-52 Vic., chap. 91, clause 4, par. a.	77½	6,000 00		465,000 00		426,000 00								
Québec Central (Chemin de fer du—) entre la jonction de Beauce et Sherbrooke.		99½	4,000 00	73,894 75	473,750 79	473,750 79									
do (Section de Lévis et Kennebec : entre la station d'Har-lake, sur l'Intercolonial, et la jonction à St. Henri, et entre Lévis et cette jonct., et de là jusqu'à la jonction de Beauce, et au-delà jusqu'à la ligne frontière du Maine.		90	4,000 00	63,947 35	423,947 35	321,660 00	102,287 35 (g)								
Québec (Chemin de fer de la frontière de—)					6,027 00 (h)	6,027 00 (h)									
Québec et du Lac St. Jean (Chemin de fer de—) Section depuis la jonction avec le chemin de fer du Pacifique, à l'An-nienne Lorette, jusqu'à l'extrémité des premiers 170 milles, près de la station "Dequen"	{ 37 Vic., chap. 2, clause 1 } { 38 Vic., chap. 2, clause 1 } { 45 Vic., chap. 23, clause 1, par. a. } { 47 Vic., chap. 70, clause 3. }	170	5,000 00		850,000 00	850,000 00		170	5,000	850,000	No. 336, du 14 août 1886	297,500 00 (i)	297,500 00 (i)		297,500 00 (i)
do Entre la Pte aux Trembl., à la jet. de Chambord, et Roberval	51-52 Vic., chap. 91, clause 1, par. a.	14	5,000 00		70,000 00		70,000 00	14	10,000	140,000	No. 533, du 3 septembre 1888	49,000 00	35,000 00 (j)	14,000 00 (j)	49,000 00 (j)
do Entre la Pte aux Trembl. et Chicoutimi	do do do do	14	5,000 00		70,000 00		70,000 00	14	5,000	70,000	do do	24,500 00	24,500 00 (k)	24,500 00 (k)	
do Entre St. Ambrósie de la Jeune Lorette et Québec (Vide Note 2)	do do do do	12	5,000 00		60,000 00		60,000 00	56 (j)	10,000	560,000	La convers. en argent n'a pas encore été effectuée	196,000 00		196,000 00	196,000 00
Québec, Montmorency et Charlevoix (Chemin de fer de—) entre la rive nord de la rivière St. Charles et la Malbaie.	45 Vic., chap. 23, clause 1, par. m.							90	4,000	360,000	No. 368, du 11 août 1887	126,000 00	28,000 00	98,000 00	126,000 00
do Entre la rive nord de la rivière St. Charles et St. Joachim	51-52 Vic., chap. 91, clause 6, par. g.	30	4,000 00		120,000 00	62,200 00	57,800 00								
Sud-Est (Chemin de fer du—) ligne originarie maintenant en la possession de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.		43	1,000 00		43,000 00	43,000 00									
do Embranchement à "l'Avenir"—abandonné—, mais maintenant en partie exploité par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.		11½	1,710 00		19,665 00	19,665 00									
do Entre Sorel et la jonction à Sutton : actuellement en la possession de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique		96	3,332 30	56,842 10	434,342 10	434,342 10									
St. André (Chemin de fer de la jonction de—) entre St. André et un point au, ou près du village de Lachute	{ 45 Vic., chap. 23, clause 1, par. g. } { 49-50 Vic., chap. 77, clause 6 }							7	4,000	28,000	La convers. en argent n'a pas encore été effectuée	9,800 00 (l)		9,800 00 (l)	9,800 00 (l)
St. Jacques de l'Assomption (Chemin de fer de—) entre le haut de l'Assomption et St. Jacques	49-50 Vic., chap. 77, clause 8, par. 2.							7	4,000	28,000	La convers. en argent n'a pas encore été effectuée	9,800 00 (m)		9,800 00 (m)	9,800 00 (m)
St. Jérôme (Embranchement de—) Exploration : formant maintenant partie du chemin de fer Canadien du Pacifique.					3,150 00	3,150 00									
St. Laurent et Lac Champlain (Chemin de fer du—) maintenant en la possession de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique		69	4,000 00		276,000 00	250,280 00 (n)	25,720 00 (n)								
St. Laurent, Basse-Laurentides et du Saguenay (Chemin de fer du—) entre l'extrémité du chemin de fer des Pins et un point sur le lac St. Jean, ou près du lac Edouard, ou à la station de la Rivière-à-Pierre, sur le chemin de fer de Québec et du Lac St. Jean.	45 Vic., chap. 23, clause 1, par. d							60	8,000	480,000	No. 399, du 12 octobre 1886	168,000 00	56,000 00	112,000 00	168,000 00
St. Laurent et Nord-Ouest (Chemin de fer du—) entre un point de jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, en la cité des Trois-Rivières, dans une direction à l'ouest de la rivière St. Maurice, et allant au Nord-Ouest, et un point sur la rivière Ottawa, près de l'em-bouchure de la rivière Mattawa, avec un embranchement de 35 milles jusqu'à un point sur la rivière Mattawin, à, ou près du Lac des Pins	51-52 Vic., chap. 91, clause 6, par. e.							70	10,000	700,000	No. 487, du 4 août 1888	245,000 00		245,000 00	245,000 00
Témiscouata (Chemin de fer de—) entre la Rivière-du-Loup et l'extrémité des premiers 60 milles, dans la direction d'Ed-munston, sur la frontière du Nouveau-Brunswick	45 Vic., chap. 23, clause 1, par. c.							66	10,000	660,000	No. 403, du 13 octobre 1886	231,000 00	198,000 00	33,000 00	231,000 00
do Entre l'extrémité des 66 milles ci-dessus et la frontière du Nouveau-Brunswick, pour se relier au réseau des chemins de fer de cette dernière province, à Edmunston.	51-52 Vic., chap. 91, clause 8							3	10,000	30,000	No. 486, du 4 août 1888	10,500 00 (p)	8,775 00	1,725 00 (p)	10,500 00 (p)
Unis (Chemin de fer des Comtés—) entre un point à, ou près de la ville d'Iberville, passant à, ou près de Ste. Marie, Rougemont, ou St. Jean-Baptiste, St. Denève et les paroisses et ville de St. Hyacinthe, St. Barnabé, St. Jules, St. Louis, St. Aimé, Ste. Victoire, St. Robert, Sorel, etc.	51-52 Vic., chap. 91, clause 6, par. f.							60	5,000	300,000	La convers. en argent n'a pas encore été effectuée	105,000 00		105,000 00	105,000 00
Vaudreuil et Prescott (Chemin de fer de—) entre Vaudreuil et un point de jonction avec le chemin de fer de Pontiac, à, ou près de Hull	51-52 Vic., chap. 91, clause 9							30	10,000	300,000	No. 49, du 29 janvier 1889	105,000 00		105,000 00	105,000 00
Waterloo et Magog (Chemin de fer de—) formant maintenant partie de la ligne courte du chemin de fer Canadien du Pacifique.		43	4,000 00		172,000 00	172,000 00									

(1) La charte de cette Compagnie est devenue caduque par le fait qu'elle ne s'est pas conformée aux dispositions de la loi qui lui accordait une subvention ; de sorte que la balance restant encore disponible sur le montant de cette subvention (\$270,000.00), a été répartie, en vertu d'un statut spécial et d'un arrêté en Conseil, entre les Compagnies de chemins de fer ci-après désignées :

1o. Chemin de fer du Québec Central : Section de Lévis et Kennebec	(45 milles) \$63,947.35
2o. Chemin de fer du Québec Central : Section entre la jonction de Beauce et Sherbrooke	(52 " ) 73,894.75
3o. Chemin de fer International	(53 " ) 75,515.80
4o. Sud-Est	(40 " ) 56,842.10
	<u>\$270,000.00</u>

(2) D'après le Statut 51-52 Vict., Chap. 91, Clause 1, par. c, cette subvention est accordée à la Compagnie à la condition que le Parlement Fédéral votera en sa faveur une subvention équivalente pour cette section de son chemin de fer.

(a) D'après l'Acte 51-52 Vict., Chap. 91, Clause 12, les premiers 35 cents par acre de la subvention en terres, convertie en argent, qui seront exigibles sur la section de 80 milles entre Paspébiac et Gaspé, ont été transférés sur les derniers 80 milles de la section de 100 milles entre Métépédia et Paspébiac, et sont payables sur le même pied que les premiers 35 cts qui seront dus et payables sur cette dernière section de 80 milles. Aux termes du même Statut les deuxièmes 35 cts de la subvention en terres, convertie en argent, qui seront dus quand les terres auront été vendues et payées sur cette même section de 80 milles entre Métépédia et Paspébiac, sont transférés sur la section de 80 milles entre Paspébiac et Gaspé : le tout, sujet aux conditions que le Lieutenant-Gouverneur en Conseil jugera à propos d'imposer pour assurer la construction de cette section de 80 milles entre Paspébiac et Gaspé.

(b) La distance complétée, d'après le rapport de l'Ingénieur du Gouvernement, n'est que de 19,122-1000 milles ; pour la quelle distance la Compagnie a été, et sera payée, du montant

qu'Elle a droit de recevoir du Trésor sur le montant de sa subvention en argent, aussi bien que de sa subvention en terres, convertie en argent ; et le surplus, restant disponible sur le montant de ces deux subventions, deviendra caduc, si la Compagnie n'achève pas de construire la longueur à parfaire sur les 20 milles subventionnés de sa ligne.

(c) L'Ordre en Conseil No. 238, en date du 4 Juillet 1884, déclarant que la Compagnie a droit de réclamer cette subvention en terres, mentionne une distance d'environ 10 milles complétée, mais l'Ingénieur du Gouvernement ayant, subsequment, inspecté cette section, et fait rapport que la longueur exacte complétée n'était que de 8 milles, la subvention en terres, aussi bien que sa conversion en argent, et le paiement d'icelle, ont été réduits en conséquence ; et le surplus, restant disponible sur cette subvention en terres, convertie en argent, est devenu caduc.

(d) Cette Compagnie ne s'étant pas conformée, dans le délai prescrit, aux conditions qui lui ont été imposées par l'Acte 45 Vict., Chap. 23, clause 1, paragraphe q, a perdu tous droits aux \$1,500.00 par mille de la subvention additionnelle qu'elle aurait en droit de recevoir, d'après ce statut, si Elle avait complété son chemin de fer dans le délai déterminé par cet acte. Le dernier délai accordé à cette Compagnie par l'Acte 48 Vict., Chap. 77, Clause 1, pour compléter sa ligne principale le, ou avant le 31 Décembre 1888, est aujourd'hui expiré. En sorte que la charte accordée à la Compagnie est devenue caduque, et que la dite Compagnie a perdu tous les droits qu'Elle avait à recevoir la balance restant disponible sur le montant de la dite subvention, savoir : \$96,157.50 pour la partie encore inachevée de sa ligne principale, c'est-à-dire : 45.90-100 milles.

(e) La Compagnie a déjà fait demande au Gouvernement de localiser les terres qui lui ont été octroyées ; mais rien encore n'a été fait dans ce sens.

(f) A-t-on ces 85 milles subventionnés une somme de \$45,000.00, au taux de 6,000.00 par mille pour une distance de 7,500-100 milles, a été transférée à la section suivante entre Aylmer et Hull ; laissant, sur le total de la subvention accordée pour ces 85 milles, une balance de \$39,000.00 qui restera payable sur les 6,500-100 milles non-complétés sur ces 85 milles, vu que 71 milles ont été achevés et inspectés par l'Ingénieur du Gouvernement, et que la Compagnie a reçu le montant de sa subvention pour cette longueur complétée.

(g) La Compagnie a reçu le plein montant de sa subvention (moins la balance ci-haut entrée de \$102,287.35) pour les sections complétées de sa ligne entre la station d'Ar-lake, sur le chemin de fer Intercolonial, et la jonction de St-Henri, et entre Lévis et cette dernière jonction, et au-delà jusqu'à la jonction de Beauce, et de la jusqu'à St-François ; ne laissant plus qu'une distance subventionnée de 29-14-100 milles à compléter au-delà de St-François, dans la direction de la frontière du Maine.

(h) Cette Compagnie ayant renoncé à son entreprise, la charte—qui lui a été accordée—est devenue caduque.

(i) Aux termes d'un Ordre en Conseil adopté le 18 d'Octobre 1888, sous le No. 644, le Trésorier de la Province a été autorisé à signer un acte de conventions avec cette Compagnie, à l'effet de déposer entre les mains du Gérant de la Banque des Marchands ("The Merchants Bank of Canada.") à Québec, à titre de fideli-commissaire pour affecter leur annulation, les débiteurs—au montant de \$260,000.00 que la Compagnie avait déposés au Trésor pour garantie du remboursement au Gouvernement des \$148,171.20 que ce dernier lui avait avancés—(dont \$48,171.20 à la ci-devant Compagnie du chemin de fer de Québec et Gosford,) sous l'autorité des Actes 32 Vict., Chap. 52, 47 Vict., Chap. 70, et 49-50 Vict., Chap. 77 ; et aussi à l'



# APPENDICE 8-D.

L'AT indiquant les Compagnies de chemins de fer, qui ont droit à une subvention en argent, en vertu des actes 45 Vict., chap. 23, 49-50 Vict., chap. 77, et 51-52 Vict., chap. 91, et des statuts antérieurs, mais qui n'ont pas encore exécuté de travaux sur leur ligne respective, ou qui, en ayant exécuté, n'ont pas fait demande du paiement de leur subvention, respectivement, et ce, depuis le 1er de janvier jusqu'au 31 décembre 1888.

NOMS DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER, QUI ONT DROIT A UNE SUBVENTION EN ARGENT.	Nombre total de milles auxquels une subvention en argent est accordée.	Subvention en argent par mille, accordée.	Total de la subvention en argent accordée.	REMARQUES.
Chemin de fer le Grand Oriental : (pour aider à construire un pont sur la rivière Nicolet.) .....	8	\$ cts. 4,000 00	\$ cts. 32,000 00	Un contrat a été signé, en Octobre dernier, entre l'entrepreneur, Mr. C. N. Armstrong, et le "Montreal Iron and Steel Bridge Co'y", pour contruire et finir ce pont dans un temps rapproché, avec convention que les quatre piliers, y compris les fondations, etc., seront terminés le, ou avant le 1er de Juin 1889, et que la superstructure sera complétée le, ou avant le premier d'août de la même année, — conformément aux plans et devis approuvés par l'Ingénieur du Gouvernement fédéral, en ce qui regarde cette superstructure. La valeur totale de la construction de ce pont, y compris les culées, les piliers et la superstructure, etc., est estimée à une somme excédant \$65,000.00. Le Gouvernement s'est engagé à payer les \$32,000.00 de la subvention ci-contre, quand la Compagnie aura fait des travaux de construction, y compris les culées et piliers, etc., pour une valeur égale, suivant rapport favorable de l'Ingénieur du Gouvernement.
Chemin de fer le Grand Oriental : (entre Yamaska et "Doucet's Landing.").....	3	4,000 00	124,000 00	La Compagnie a reçu à-compte de sa subvention \$24,440.00 pour une section terminée de 6. 11-100 milles, lui laissant une balance à recevoir de \$99,560.00 sur le total de sa subvention. La Compagnie se propose de continuer ses travaux, le printemps prochain, au-delà de la Rivière St-François, jusqu'à la rivière Nicolet, et même au-delà; ayant aussi l'intention de construire un pont sur la première de ces rivières, si les deux Gouvernements d'Ottawa et de Québec lui viennent en aide d'une manière suffisante pour compléter cette construction, dont le coût dépassera \$100,000.00. Quant au pont à construire par la Compagnie sur la rivière Nicolet <i>Vide</i> plus haut.
Chemin de fer de Montréal et Occidental:(entre St-Jérôme et Ste-Agathe, y compris les 12 milles entre Ste-Adèle et Ste-Agathe, à \$1,500.00 par mille).	30	5,000 00	150,000 00	La Compagnie n'a pu encore commencer ses travaux, mais il y a lieu d'espérer qu'elle sera en mesure, dès le printemps prochain, de mener son entreprise à bonne fin.
Chemin de fer de Montréal et Occidental:(depuis Ste-Agathe jusqu'au Long Sault)	40	5,000 00	200,000 00	
Chemin de fer de la Vallée de la Gatineau .....	62	5,161 00	319,982 00	La Compagnie a fait exécuter des travaux sur sa ligne, sur un parcours d'au-delà de 10 milles, et ses travaux seront poursuivis avec activité, le printemps prochain, de manière à compléter au moins 20 milles de ce chemin de fer, dans le cours de l'année prochaine.
Chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean : (depuis St Ambroise de la Jeune Lorette jusqu'à Québec,).....	12	5,000 00	60,000 00	Cette subvention a été accordée sous la condition que le Gouvernement du Canada donne à la Compagnie une subvention égale. C'est ce que ce dernier Gouvernement n'a pas encore fait.
Chemin de fer de la Vallée de Missisquoi .....	56	2,500 00	140,000 00	Cette Compagnie n'ayant pas complété le surplus de sa ligne subventionnée, dans le délai fixé par l'Acte 45 Vict., chap. 23, clause 1, paragraphe q, a perdu tout droit à la subvention des \$1,500.00 additionnelles par mille, qu'elle aurait pu autrement réclamer. D'autre part, le délai accordé en dernier lieu à la Compagnie pour compléter sa ligne principale, par l'Acte 48 Vict., chap. 77, clause 1, est expiré le 31 décembre courant. De sorte que la Compagnie se trouve avoir perdu les privilèges qui lui ont été conférés par sa charte, et les droits qu'elle aurait pu avoir de réclamer le surplus de sa subvention totale, savoir : \$96,157.50 sur la distance non-complétée de sa ligne, savoir : 45.90 milles.
Chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique.....	10	6,000 00	60,000 00	La Compagnie n'a fait aucuns travaux sur cette section de son chemin, mais elle a l'espoir de pouvoir achever cette section dans le cours de l'année 1889.
Chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique : (entre Aylmer et la Statn. à Hull)	7½	6,000 00	45,000 00	D'après l'Acte 51-52 Vict., chap. 91, clause 4, paragraphe b, le bonus de \$6,000.00 par mille, que la Compagnie était autorisée à recevoir pour son chemin de fer de Hull à Aylmer, sur une distance de 7½ milles, est distrait de la longueur de 85 milles, déjà subventionnée à ce chiffre ( <i>Vide</i> appendice C.), afin de faciliter à la Compagnie l'achat de l'embranchement appartenant à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Hull et Aylmer, sur cette même distance de 7½ milles, et ce, aux termes et conditions que le Lieutenant-Gouverneur en Conseil jugera à-propos de fixer.
Chemin de fer du Québec Central : (section de Lévis et Kennebec).....	90	4,000 00	423,947 35 (a)	La Compagnie a, depuis longtemps, arrêté ses travaux à l'extrémité de la distance complétée de sa ligne entre la jonction avec l'Intercolonial, à Harlaka, et St-Henri, et entre Lévis et cette jonction, et de là jusqu'à la jonction de Beauce, et au-delà jusqu'à St-François, sur une distance de 60.86 milles, pour lesquelles sections complétées elle a reçu à-compte de sa subvention \$321,660.00 (a) ; laissant en sa faveur une balance de \$102,287.35 à recevoir du Trésor lorsqu'elle aura complété les 29.14 milles subventionnés de sa ligne, restant dans la direction de la frontière du Maine. La Compagnie, qui s'est réorganisée sur une nouvelle base financière, se prépare à continuer ses travaux et à compléter sa voie ferrée, non-seulement jusqu'à la ligne frontière, mais au-delà, sur une distance d'environ 11 milles, pour la raccorder, à "Moose River", avec la ligne courte du Pacifique Canadien, surtout si le Gouvernement de Québec lui accorde une subvention additionnelle dont cette Compagnie a besoin pour pouvoir effectuer ce raccordement.
Chemin de fer du St-Laurent et du Lac Champlain : (maintenant en la possession de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.).....	69	4,000 00	276,000 00	Cette Compagnie, qui est aujourd'hui exploitée par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, a reçu à-compte de sa subvention \$250,280.00 ; laissant une balance de \$25,720.00 qui est restée au Trésor, et est considérée comme caduque.
Totaux.....	415½		\$1,830,929 35	

(a). Y compris les \$63,947.35 afférant à la Compagnie pour sa proportion dans le montant de la subvention accordée à l'ancienne Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, dont la charte était devenue caduque.



# **APPENDICE No 3.—E.**

ETAT des Chemins de fer, ou des Compagnies, à qui il a été accordé des subventions en terres, sous l'autorité des Actes 45 Vict., chap. 23, 49-50 Vict., chap. 77, et 51-52 Vict., chap. 91, qui ont fait la conversion en argent de leur subvention en terres, respectivement, mais qui n'ont pas encore exécuté de travaux sur leur ligne respective, ou qui, en ayant complété une certaine étendue, n'en ont pas demandé l'inspection par l'Ingénieur du Gouvernement, ou requis le paiement du montant de la proportion leur afférant sur le montant de leur subvention, respectivement; et ce, depuis le 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1888.

Noms des chemins de fer, ou des Compagnies, à qui il a été accordé des subventions en terres, respectivement.	Nombre de milles auxquels la subvention en terres est applicable.	Nombre d'acres par mille.	Nombre total d'acres.	Ordre en Conseil ratifiant la déclaration d'option faite par la compagnie en faveur de la conversion en argent de sa subvention en terres.	Montant, à 35 cts l'acre, payable à mesure que la subvention deviendra due.	Balance due comme étant les deuxièmes 35 cts sur le montant de la subvention en terres, convertie en argent, payable quand les terres auront été vendues et payées.	REMARQUES.
					\$ cts.	\$ cts.	
Chemin de fer le Grand Nord, (entre New-Glasgow et Ste. Julienne) .....	13	4,000	52,000	No. 455, du 16 juillet 1888..	18,200 00	18,200 00	Les travaux sont commencés et seront achevés durant la saison favorable en 1889.
Chemin de fer de Hereford.....	35	4,000	140,000	No. 481, du 2 août 1888.....	49,000 00	49,000 00	Les travaux ont été poussés avec vigueur sur ce chemin de fer, et seront bientôt complétés et livrés à l'exploitation.
Chemin de fer du St. Laurent, des Basses-Laurentides et du Saguenay.....	60	8,000	480,000	No. 399, du 12 octobre 1886.	168,000 00	168,000 00	La compagnie a déjà reçu \$56,000.00 en à-compte sur le total des premiers 35 cts de sa subvention convertie en argent, pour une section de 20 milles complétés; en sorte qu'il lui revient une balance de \$112,000.00 sur cette même subvention, en outre des \$168,000.00 pour les deuxièmes 35 cts de cette subvention. La compagnie se propose de continuer ses travaux de bonne heure le printemps prochain, et de faire le raccordement de sa ligne, depuis l'extrémité terminée des premiers 22½ milles jusqu'à la Rivière à Pierre, avec la gare établie à cet endroit par la compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac St. Jean; abandonnant ainsi le tracé projeté dans la direction du Lac Edouard. La section complétée de ce chemin de fer, sur ce parcours de 20 à 22½ milles, est, depuis au-delà d'une année, exploitée par la compagnie du Pacifique Canadien, qui l'emploie au transport d'une immense quantité de bois de corde et de commerce, et d'une foule d'autres produits de cette région du pays.
Chemin de fer du St. Laurent et du Nord-Ouest.....	70	10,000	700,000	No. 487, du 4 août 1888.....	245,000 00	245,000 00	La compagnie a commencé ses travaux sur la première section de sa ligne, en la commune de la cité des Trois-Rivières, et a exploré une longueur de 22¾ milles de son tracé dans la direction de la Mattawin. avec l'intention de mener son entreprise à bonne fin dans un temps rapproché.
<b>Totaux.....</b>	<b>178</b>		<b>1,372,000</b>		<b>\$ 480,200 00</b>	<b>\$ 480,200 00</b>	

Département des Travaux Publics,  
Bureau des Chemins de Fer.  
Québec, 31 décembre 1888.

E. MOREAU,  
Directeur des Chemins de fer.

# APPENDICE No. 3—F.

ETAT indiquant les Chemins de fer, ou Compagnies, à qui il a été accordé une subvention en terres, par les Actes 45 Vict., chap. 23, 49-50 Vict., chap. 77, et 51-52 Vict., chap. 91, respectivement, mais qui n'ont pas exécuté de travaux sur leur ligne respective, et qui n'ont pas encore fait option en faveur de la conversion en argent de leur subvention en terres, respectivement, à venir au 31 décembre 1888.

Noms des Chemins de fer, ou des Compagnies, à qui il a été accordé des subventions en terres.	Nombre de milles auxquels la subvention en terres est applicable.	Nombre d'acres par mille.	Nombre total d'acres.	Montant, à 35 cts l'acre, payable à mesure que la subvention deviendra due.	Balance due comme étant les deuxièmes 35 cts sur le montant de la subvention en terres, convertie en argent, payable quand les terres auront été vendues et payées	REMARQUES.
				\$ cts.	\$ cts.	
Chemin de fer de Jonction de Beauharnois.....	20	5,000	100,000	35,000 00	35,000 00	Ce chemin de fer est complété et en état d'exploitation sur une distance de 19.13-100 milles, (Vide Appendice D.)
Chemin de fer le Grand Nord : [entre Ste. Julienne et Montcalm].....	7	4,000	28,000	9,800 00	9,800 00	Aucuns travaux n'ont été faits jusqu'à présent sur cette section. La compagnie se propose de poursuivre sa ligne jusqu'à Montcalm dans le cours de l'année prochaine.
Chemin de fer entre St. Félix de Valois et St. Jean de Matha.....	8	4,000	32,000	11,200 00	11,200 00	Je suis informé qu'une exploration préliminaire a été faite, ainsi qu'un plan de préparé, pour établir le tracé de ce chemin de fer. Les intéressés ont l'intention de pousser activement les travaux de construction dès le printemps prochain.
Chemin de fer de Montréal et Occidental : [entre St. Jérôme et Ste. Agathe].....	30	5,000	150,000	52,500 00	52,500 00	Vide appendice ci-annexé.
Chemin de fer de Montréal et Occidental : [depuis Ste. Agathe jusqu'au Long Sault].....	40	5,000	200,000	70,000 00	70,000 00	Vide appendice ci-annexé.
Chemin de fer de Colonisation d'Ottawa : [entre Buckingham et Aylwin].....	52	4,000	208,000	72,800 00	72,800 00	La compagnie a déjà fait demande au Gouvernement pour obtenir la localisation des terres qui lui ont été octroyées ; mais rien encore n'a été fait dans ce sens.
Chemin de fer de la Vallée de la Gatineau .....	75	6,000	450,000	157,500 00	157,500 00	Vide Appendice ci-annexé.
Chemin de fer de Québec et du Lac St. Jean : [entre Métabetchouan et Chicoutimi].....	56	10,000	560,000	196,000 00	196,000 00	Vide Aappendices ci-annexés.
Chemin de fer de St. Jacques de l'Achigan : [entre le haut de l'Assomption et St. Jacques de l'Achigan].....	7	4,000	28,000	9,800 00	9,800 00	Le délai fixé par l'Acte 49-50 Vict., chap. 76, pour effectuer la conversion en argent de cette subvention en terres, est expiré. Aucune compagnie n'a encore fait de demande au Gouvernement pour s'assurer le bénéfice de cette subvention. L'Acte 49-50 Vict., chap. 77, clause 1, paragraphe 2, décrète que ce chemin de fer devra être terminé dans les trois ans à compter de la date de la sanction de ce statut, savoir : le 21 juin 1889.
Chemin de fer des Comtés-Unis.....	60	5,000	300,000	105,000 00	105,000 00	Aucune compagnie n'a encore fait de demande pour s'assurer le bénéfice de cette subvention.
Chemin de fer de Vaudreuil et Prescott.....	30	10,000	300,000	105,000 00	105,000 00	La compagnie a l'intention de commencer ses travaux de bonne heure le printemps prochain, et de les compléter dans le plus bref délai possible.
Totaux.....	385		2,356,000	\$ 824,600 00	\$ 824,600 00	

Ce chiffre de 96 milles ne représente pas le nombre total de milles sur lesquels des travaux ont été exécutés entre le 1er de janvier et le 31 de décembre 1838, vû que certaines compagnies de chemins de fer n'ont pas demandé l'inspection, par l'ingénieur du gouvernement, des travaux qu'elles ont fait faire sur leurs lignes respectives dans le même intervalle de temps. Je citerai, entre autres, la Compagnie d'Hereford, qui a presque complété son chemin de fer sur un parcours de  $35\frac{1}{2}$  milles,—la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gattineau, qui a dû exécuter des travaux sur au moins 10 milles de sa ligne, et la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, qui, dans le moment, achève une autre section de 10 milles de sa ligne, entre le 50ième et le 60ième milles. Ce qui fait un surplus de  $55\frac{1}{2}$  milles de chemins de fer, complétés, ou sur le point de l'être, à ajouter aux 96 milles déjà rapportés plus haut comme ayant été parachevés sur divers chemins de fer, entre le 1er janvier et le 31 de décembre 1838.

Ces Appendices renferment également l'énumération des subventions, tant en argent qu'en terres,—converties en argent,—qui restent encore payables à certaines compagnies de chemins de fer sur le total de leurs subventions respectives, ainsi que l'indication de celles de ces compagnies qui n'ont pas encore fait la conversion en argent de leur subvention en terres, respectivement.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre,

Votre obéissant serviteur,

E. MOREAU,

*Directeur des chemins de fer.*

## APPENDICE No 3 :—G.

**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 31 décembre 1888.

### CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

	MILLES.
De la rivière Ristigouche, (frontière du Nouveau Brunswick), à la	
Jonction de la Chaudière.....	294.00
Embranchement de la Rivière du Loup.....	4.00
do de St. Charles.....	15.00
do de Rimouski.....	2.00
	315.00

### CHEMIN DE FER QUÉBEC CENTRAL.

De la Jonction, à Harlaka, avec l'Intercolonial, jusqu'à Sherbrooke,	138.00
De la Jonction de Beauce, à St.-François.....	15.15
	153.15

### CHEMIN DE FER INTERNATIONAL.

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.

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

\* Ce chemin de fer fait maintenant partie de la "ligne courte" du Pacifique Canadien.

---



---

**RÉSEAU DU VERMONT CENTRAL.**

Chemin de fer du Vermont Central : de St.-Jean à la frontière du Vermont.....	26.00
Chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly : de la Jonction avec le Vermont Central, à deux milles de St.-Jean, jusqu'à Waterloo.....	41.00
Chemin de fer de la Vallée de Missisquoi : de Eastman à "Boulton Centre".....	10.10
	<hr/> 77.10
Chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue .....	6.00
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 de Massawippi : de la Jonction avec le Grand-Tronc, à Lennoxville, jusqu'à "North Derby," sur la frontière de New-Hampshire .....	34.75
Embranchement de Stanstead.....	2.00
	<hr/> 36.75

**CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.**

De Montréal à Ottawa.....	120.00
De Hull à Aylmer.....	7.50
Embranchement de St-Jérôme.....	14.00
Do de Buckingham : de la Station de Buckingham au village de Buckingham .....	4.10
Embranchement de St-Lin .....	13.00
Do de St-Eustache .....	8.00
Do de Joliette : de Lanoraie à St-Félix de Valois....	24.00
Do de Berthier.....	2.09
Do 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
	<hr/>
A reporter.....	382.47

---



---

Rapporté.....	382.47	
De " Mile-End " à la Jonction de St-Polycarpe.....	40.00	✓
De la Jonction de Montréal à " North Troy," comté de Brome....	90.00	
De Waterloo à Sherbrooke.....	39.00	
	<hr/>	551.47

#### RÉSEAU DU CHEMIN DE FER DU SUD-EST.

Chemin de fer du Sud-Est, proprement dit :

De la frontière du Vermont à Farnham-Ouest.....	44.00	
Chemin de fer de Richelieu, Drummond et Arthabaska: de la jonction de Sutton à Sorel.....	96.00	
Chemin de fer de Montréal, Portland et Boston: de St-Lambert à la frontière, près de Frelighsburg.....	54.00	
Embranchement de St-Césaire.....	8.00	
Chemin de fer de Jonction du St-Laurent et du Lac Champlain: de Stanbridge à St-Guillaume.....	61.00	
	<hr/>	263.00
		<hr/>
		814.47

#### CHEMIN DE FER DU CANADA-ATLANTIQUE.

De la frontière d'Ontario 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, jusqu'à la jonction de Chambord.....	172.84	
De la jonction de Chambord à Roberval.....	13.86	
do do Métabetchouan.....	4.87	
	<hr/>	191.57

#### CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET DU LAC MASKINONGÉ.

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

#### CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

De Drummondville à la branche sud-ouest de la rivière Nicolet...	12.48	✓
--	-------	---

#### 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 New-Glasgow.....	8.00 ✓
---	--------

## CHEMIN DE FER DE JONCTION DE PONTIAC AU PACIFIQUE.

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

CHEMIN DE FER DU ST-LAURENT, DES BASSES-LAURENTIDES  
ET DU SAGUENAY.

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 dans la direction du Lac Edouard, ou (si le tracé est changé,) de la station à la Rivière à Pierre.....	21.50 ✓
--	---------

## CHEMIN DE FER DE LA BAIE DES CHALEURS.

De la jonction avec l'Intercolonial, à Métapédia, dans la direction de Paspébiac.....	50.00 ✓
--	---------

## CHEMIN DE FER LE GRAND ORIENTAL.

Du village d'Yamaska à la rivière St-François.....	6.11
De Montréal, ou St-Lambert, à Sorel.....	45.00
	51.11 ✓

## CHEMIN DE FER DE CARILLON ET GRENVILLE.

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

## CHEMIN DE FER DE JONCTION DE BEAUHARNOIS.

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

## CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA.

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

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

De la jonction avec le Grand-Tronc aux Carrières de New-Rockland .....	4.12
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 31 décembre 1888, de.....	2,534.06
Sur ce total de 2,534.06 milles il a été construit, depuis e 1er juillet 1867,.....	1,958.81
Et, avant le 1er juillet 1867,.....	575.25
En tout.....	<u>2,534.06</u>

LOUIS A. VALLÉE,  
*Ingénieur.*

Département des Travaux Publics,  
Québec, 31 décembre 1888.

N. B.—Sur ce total de 2,534.06 milles il a été construit, depuis le 31 décembre 1887 au 31 décembre 1888, 96.00 milles.

L. A. V.

De la jo-  
village ..



## TABLE DES MATIÈRES.

---

	PAGE
Rapport du Commissaire .....	3
Appendice I.—Rapport de l'Assistant-ingénieur du Département.....	13
Appendice II.—Rapport de l'Ingénieur des ponts métalliques.....	28
Appendice III.—Rapport du Directeur des chemins de fer.....	36