

RAPPORT GÉNÉRAL

DU

COMMISSAIRE DES TRAVAUX PUBLICS

DE LA

PROVINCE DE QUÉBEC

1890



IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA LÉGISLATURE



QUÉBEC

IMPRIMÉ PAR CHARLES-FRANÇOIS LANGLOIS

Imprimeur de Sa Très Gracieuse Majesté la Reine

1890

PERSONNEL DU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

L'HONORABLE P. GARNEAU, commissaire.

SIMÉON LESAGE, assistant-commissaire.

ERNEST GAGNON, secrétaire.

P.-M. PARTRIDGE, comptable.

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

E. MOREAU, directeur des chemins de fer.

A.-C. GUILBAULT, registraire.

PAUL COUSIN, assistant-ingénieur et directeur des travaux publics.

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

E. MAILLOUX, assistant-comptable.

T.-A. TRUDELLE, dessinateur, etc.

J.-O. MÉTHOT, inspecteur des travaux.

ERROL BOUCHETTE, secrétaire particulier du commissaire.

J.-E. GARNEAU, commis.

J.-B.-C. HÉBERT, do

JOSEPH ROY, do

OCTAVE DEMERS, do

CLAUDE DÉNÉCHAUD, do

TREFFLÉ LACROIX, mécanicien.

J.-B. SIROIS, messenger.

P. ARCHAMBAULT, do

SYLLA COTÉ, do

A SON HONNEUR

L'HONORABLE AUGUSTE-RÉAL ANGERS

Lieutenant-Gouverneur de la Province de Québec.

Le soussigné a l'honneur de présenter ci-joint le rapport des opérations du département des travaux publics pour les neuf mois écoulés depuis le 1er janvier 1890.

EDIFICES PUBLICS.

L'ornementation de la façade du Palais Législatif a été commencée par l'installation du "groupe indien," au sommet du mur de la fontaine, en face de l'entrée d'honneur, et par la pose de la statue de Frontenac, qui a été placée dans la niche qui lui était destinée. Les statues de Montcalm et de Lévis sont prêtes à être coulées en bronze, et trois autres, celles de Wolfe, d'Elgin et de Salaberry viennent d'être commandées à M. Hébert.

En ajoutant ces trois derniers personnages à sa commande primitive, le gouvernement a voulu marquer à notre artiste son appréciation de la partie déjà exécutée de son œuvre.

Des travaux considérables ont été exécutés d'urgence à l'école normale McGill. Depuis quelques années, cet édifice, à cause de sa vétusté, n'offrait plus les conditions de confort et de salubrité sur lesquelles une institution de cette importance a le droit de compter. Le toit entier a été renouveler. La bâtisse a été restaurée complètement, et toutes les améliorations que comporte le système de chauffage à l'eau chaude combiné avec une ventilation parfaite y ont été introduites.

La façade de l'école normale Jacques-Cartier, qui menaçait de s'écrouler par suite des vices du sol, a dû être démolie entièrement ; de nouvelles

fondations appuyées sur pilotis ont été faites, et la reconstruction du mur progresse rapidement. Une cloison temporaire a été contruite, pour utiliser ce qui reste de l'édifice, et un bâtiment en brique a été érigé du côté de la cour pour ne pas interrompre les classes de l'école.

Des plans sont à l'étude pour l'érection d'un nouvel édifice à Québec, pour l'école normale Laval.

Un marché a été passé avec M. Charles Berger, entrepreneur de Montréal, pour agrandir le palais de Justice de Montréal, en y ajoutant un troisième étage surmonté d'un dôme. Tout en donnant à l'édifice actuel une hauteur mieux proportionnée à sa longueur et plus en harmonie avec les constructions avoisinantes, cet étage additionnel donnera tout l'espace nécessaire pour remanier les salles d'audience et compléter l'installation des officiers des différentes cours, et le dôme servira à la bibliothèque du barreau. Les élévateurs, qui seront continués jusqu'au haut de l'édifice, rendront tout à fait facile l'accès au troisième étage aussi bien qu'au dôme.

Les précautions les plus minutieuses ont été prises pour assurer la solidité des murs actuels et les mettre en état de supporter le poids de l'étage additionnel. Quant au dôme, il reposera sur une colonnade en fer appuyée sur une fondation spéciale.

M. Berger s'est déjà mis à l'œuvre et devra terminer ses travaux au mois de septembre 1891.

De nouvelles voûtes ont été construites, en ailes, aux palais de Justice de Sorel et de Beauharnois, pour remplacer les anciennes, qui n'offraient plus la sûreté désirable, ni l'espace nécessaire pour les archives de ces districts.

Des appareils de chauffage à l'eau chaude ont été placés dans les palais de Justice de New-Carlisle et de Sorel. Le mur d'enceinte du palais de Justice de St-Jean est en voie d'exécution.

On trouvera dans l'appendice No. 1 le détail des travaux de réparation et d'entretien des différents autres édifices publics. Plusieurs de ces travaux ne sont pas encore terminés.

La vente de la dernière partie du terrain de l'ancien collège des Jésuites, que j'annonçais dans mon dernier rapport comme étant sur le point d'être conclue avec les Frères de la Doctrine Chrétienne, a été effectuée le 14 mars 1890. L'acte de vente de cette propriété est reproduit dans l'appendice No. 1.

Nous nous sommes réservés jusqu'au printemps 1893 l'usage de la maison occupée par le bureau des archives, afin de construire, dans l'interval, une voûte dans laquelle ces archives pourront être déposées.

L'édifice de la prison des femmes, qui menaçait ruine en plusieurs endroits, et qui demandait des réparations immédiates ainsi que des additions indispensables, évaluées toutes ensemble à plus de \$75,000, a été rétrocédé aux Dames du Bon Pasteur, à la charge par elles d'y faire, à leurs frais, les réparations et additions nécessaires et même les reconstructions dont pourra avoir besoin la bâtisse actuelle, tant qu'elle servira de prison pour les femmes, et de continuer à recevoir, pendant une, deux, trois, quatre ou cinq périodes de cinq années, aux mêmes conditions que par le passé, et conformément à la direction du shérif et aux règlements des inspecteurs de prisons, les délinquantes que leur confiera le gouvernement.

Par cet acte de rétrocession, le gouvernement, tout en évitant de déboursier au moins \$75,000 en frais de réparations et de constructions additionnelles, s'est libéré en outre de l'obligation de payer aux Dames Religieuses du Bon Pasteur, à l'expiration facultative du contrat primitif, la valeur à dire d'experts du terrain sur lequel la prison des femmes est construite, soit une somme additionnelle de \$48,160.76.

Dans ces conditions, nous avons cru qu'il était de l'intérêt de la province de renoncer à cette propriété.

L'acte de rétrocession est reproduit en entier dans l'appendice No. 1.

EMPIERREMENT DES CHEMINS.

Des demandes sollicitant l'aide du gouvernement pour l'empierrement des chemins sont venues des comtés de Drummond, Arthabaska, Richelieu, Joliette, Shefford, Laprairie, Portneuf, Chambly, Québec et Bonaventure. Le gouvernement a adopté pour règle de fournir le quart de la somme totale dépensée dans chaque localité pour travaux d'empierrement exécutés durant la présente année financière. Ce n'est qu'au 30 juin prochain que nous pourrons dire la somme de travail exécuté et le montant de la subvention totale payée par le gouvernement.

L'amélioration de nos chemins de roulage est sans contredit une des réformes qui se recommandent le plus à l'attention du gouvernement. A certaines saisons de l'année, la plupart de nos chemins de campagne sont difficilement praticables, et ne sont nullement en rapport avec nos autres moyens de communication. L'agriculture en souffre, et notamment l'industrie laitière, qui requiert un va et vient continuels de la part de ceux qui alimentent les fabriques de beurre ou de fromage.

Si, grâce à l'encouragement accordé aux municipalités disposées à empierrer leurs chemins, nous parvenons à déterminer un mouvement sérieux dans cette direction, nous pourrions dire que peu d'œuvres aussi utiles auront été accomplies au moyen de subventions publiques.

PONTS METALLIQUES.

Plusieurs ponts considérables ont été terminés depuis la publication de mon dernier rapport ; d'autres sont en voie de construction ; on en trouvera l'énumération dans l'appendice No. 2 qui contient le rapport de M. Macquet, l'ingénieur chargé du service des ponts métalliques.

Les chiffres suivants qui s'appliquent à l'ensemble des ponts construits sous les auspices du gouvernement, donnent une idée générale de l'importance de ces travaux.

Le 1er janvier 1890, seize ponts, comportant ensemble une longueur de 2450 pieds, étaient entièrement achevés et avaient coûté, tant pour les supports en maçonnerie que pour les superstructures métalliques, \$129,000.00, dont \$37,800 fournies par le gouvernement.

A cette date du 1er janvier 1890, dix-huit ponts étaient en cours d'exécution ; la plupart d'entre eux sont actuellement terminés. Ils comportent ensemble 3040 pieds de longueur, et ils auront coûté \$242,200.00, maçonnerie et superstructures comprises, dont \$165,000 fournies par le gouvernement. Enfin, quatre ponts ont été commencés depuis le 1er janvier dernier et sont actuellement en voie d'exécution ; ils ont ensemble une longueur de 780 pieds et coûteront en tout \$52,000.00, dont \$37,500 fournies par le gouvernement.

Voici quelles ont été, jusqu'à présent, les conditions ordinaires de l'intervention du gouvernement dans la construction des ponts métalliques :

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

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

3° Lorsque les deux conditions ci-dessus ont été remplies, le gouvernement fait construire et poser à ses frais une superstructure métallique.

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

5° Les ponts dans la construction desquels participe ainsi le gouvernement, ne doivent pas être des ponts de péage.

Conformément aux suggestions contenues dans les conclusions du rapport de M. Macquet, c'est mon intention d'engager à l'avenir les municipalités à confier au département la construction des culées et piliers en maçonnerie. Dans ce cas, les municipalités auraient à payer au gouvernement la valeur des supports en maçonnerie d'après l'estimation de l'ingénieur des ponts métalliques, et le département se trouverait ainsi chargé de faire exécuter l'ouvrage tout entier.

On voit de suite quels avantages pourront résulter de l'unité de direction et de responsabilité ainsi obtenue. Au reste ce mode d'intervention de la part du gouvernement paraît rencontrer l'approbation de la plupart des municipalités intéressées.

Les ponts ainsi construits aux frais réunis du gouvernement et des municipalités, quel que soit le mode adopté pour l'exécution des travaux, restent la propriété des municipalités, qui sont ténues d'en prendre soin indéfiniment.

CHEMINS DE FER.

Les travaux exécutés sur les chemins de fer de la province depuis le 1^{er} janvier 1890, sont décrits en détail dans le rapport du directeur des chemins de fer qui forme l'appendice No. 3. A la suite de ce rapport sont insérés divers tableaux, qui donnent le nombre de milles subventionnés sur chaque chemin, le montant des subventions payées jusqu'à ce jour et le montant des subventions qui restent à payer, soit en argent, soit en terres, à chaque compagnie ; puis enfin le tableau complet du nombre de milles de chemin en opération sur les divers chemins de fer de la province.

L'exploration autorisée par la Législature en vue de la construction éventuelle d'une nouvelle ligne de chemin de fer qui traverserait les comtés de Lévis, Dorchester, Bellechasse, Montmagny, L'Islet, Kamouraska, etc., commencée par M. R. Têtu, vient d'être confiée à M. E. A. Hoare, ingénieur civil, qui doit la compléter en vertu d'une lettre d'instructions en date du 29 septembre dernier, qui est insérée à la fin de l'appendice No. 3.

La population qui borde cette région est convaincue depuis longtemps que le territoire qu'il s'agit d'explorer offre un tracé avantageux pour la ligne de chemin de fer la plus courte vers l'Atlantique, du côté de la rive sud du St-Laurent. Si, comme il y a lieu de l'espérer, cette exploration dont nous avons chargé un ingénieur de grande expérience, M. Hoare, sur la recommandation de tous les députés intéressés, constate qu'un chemin de fer peut être construit facilement à travers ces magnifiques cantons, il ne manquera pas de capitalistes entreprenants pour s'emparer du tracé et nous donner enfin la véritable ligne courte vers l'Atlantique sur le territoire canadien.

Le tout respectueusement soumis,

P. GARNEAU,

Commissaire.

Québec, 15 octobre 1890.

APPENDICE N° 1.

TRAVAUX ET EDIFICES PUBLICS.

Québec, 1er octobre 1890.

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 ou en voie d'exécution aux édifices publics sous le contrôle de votre département, du 1er janvier au 1er octobre 1890.

EDIFICES DU PALAIS LEGISLATIF ET DES DEPARTEMENTS PUBLICS.

Les pelouses ont toutes été terminées. Certaines allées ont été empierrées, mais il en reste encore un certain nombre à réparer. Il n'y a rien eu de fait aux murs d'enceinte durant cette saison. Je recommanderais de nouveau la construction d'une cave à gazomètres au sud-ouest de l'édifice, et la pose de tuiles à la place du bois pour les planchers du rez-de-chaussée des départements publics.

La menuiserie et les armoires vitrées pour l'installation du musée du département de l'Instruction Publique ont été terminées. Les réparations ordinaires d'entretien ont été exécutées par nos ouvriers ou par des entrepreneurs. L'augmentation du nombre des membres de la Législature a occasionné la confection de nouveaux pupitres et de nouveaux sièges. Cette année encore j'attire votre attention sur le danger où se trouverait l'édifice et ceux qui l'habitent, advenant un choc produit par la foudre, vu l'absence de paratonnerres.

PALAIS DE JUSTICE DE QUEBEC.

Les murs de clôture ont été parachevés. Tous les joints des murs extérieurs ainsi que des corniches ont été repris. Les alentours ont été nivelés et garnis de gazon.

La ventilation de la cour criminelle a été améliorée. Le logement du gardien a été peint et tapissé. Quelques réparations à l'ameublement fixe des cours et des bureaux ont été exécutées. Les planchers en tuile ont été réparés. Les trottoirs sur la rue St-Louis et la place d'Armes devront être refaits en neuf, et une marche en pierre de taille ajoutée à celle du grand perron.

Tous les châssis doubles devront être peints et mastiqués à l'extérieur pour garantir le bois de la pourriture.

ECOLE NORMALE LAVAL, QUÉBEC.

Les couvertures ont été en partie réparées et en partie refaites en neuf. Il n'a été exécuté dans cet édifice que les travaux strictement nécessaires pour son entretien.

PRISON DE QUEBEC.

Toute la plomberie a été mise en parfait ordre, mais il reste encore à réparer la gazerie qui est très défectueuse. Toutes les clôtures ont été réparées ou refaites en neuf. Comme je le suggérais dans mon rapport de l'année dernière, on devra absolument placer une pompe neuve pour le service de l'édifice, l'ancienne n'étant plus susceptible de réparation.

Les dalles et dallots devront être refaits en neuf. Les joints des murs extérieurs de l'édifice et du mur d'enceinte devront être refaits en certains endroits. Les perrons en pierre devront être réparés, et l'un d'eux refait complètement. Il y aura les planchers en ciment des salles de travail à refaire. La menuiserie et la peinture de la maison occupée par un des gardiens de la prison demandent des réparations assez urgentes.

BUREAU DES ARCHIVES, Rue Ste-Anne, Québec.

Quelques réparations ont été faites aux fournaises. Cet édifice a été vendu aux Frères des Ecoles Chrétiennes, mais le gouvernement en a réservé l'usage jusqu'au 1er mai 1893.

SPENCER-WOOD.

Il n'y a eu de fait, cette année, que quelques menues réparations d'entretien général.

PALAIS DE JUSTICE DES TROIS-RIVIERES.

La corporation des Trois-Rivières, à la demande du département, a complété ses canaux de drainage jusqu'à cet édifice, et le département les a embranchés avec ceux du Palais de Justice. A part quelques petites réparations, rien n'a été fait cette année à cette propriété, et il reste encore à faire quelques travaux ; les plinthes qui protègent le pied des murs sont à refaire, ainsi qu'une partie des trottoirs.

Deux portes doubles, en fer, et sept volets, aussi en fer, manquent pour les nouvelles voûtes, et les casiers sont encore à être numérotés.

Le creusement des caves, en certains endroits de l'édifice, a détruit les assises des fondations, ce qui va nécessiter la construction d'un petit mur de soutènement dans ces endroits-là, afin d'éviter que des lézardes se produisent dans les façades.

Les planchers sont à renouveler dans certains bureaux. La porte d'entrée devrait ouvrir en dehors, suivant la loi, avec un petit tambour à l'intérieur, pour éviter le froid dans les passages lorsque la porte s'ouvre.

PRISON DES TROIS-RIVIERES.

Des privés ont été posés aux appartements du geôlier et des gardiens. Les enduits brisés par les prisonniers ont été repris. Les clôtures ont été mises en bon ordre et une nouvelle barrière a été posée.

Comme au Palais de Justice, la corporation des Trois-Rivières a rendu son canal d'égoût jusqu'à l'édifice, et les embranchements nécessaires ont été faits avec ceux de la prison. Le mur du préau de la prison se détériore, son couvrement de bois étant pourri. On sera obligé de le recouvrir en tôle et de reprendre les joints. La couverture de la glacière est à refaire. Les grillages des portes en fer des cellules devront être redoublés à l'entour des serrures, les prisonniers pouvant les ouvrir en passant le bras à travers les grilles. Les châssis doubles n'ont pas de guichets, et la ventilation se fait très difficilement durant l'hiver.

BUREAUX DU GOUVERNEMENT AUX TROIS-RIVIERES.

Simplees réparations locatives.

PALAIS DE JUSTICE DE SHERBROOKE.

Des travaux assez considérables ont été exécutés pour introduire l'eau dans l'édifice et établir un système de drainage, sans être obligé de se rendre à la rivière Magog. Une tranchée a été ouverte partant de la prison, traversant la rue de la Prison et le terrain du Palais de Justice pour venir, en passant par la rue de la Banque, s'embrancher avec les égoûts de la corporation de Sherbrooke, sur la rue Montréal. Cela a permis de faire tous les ouvrages de plomberie nécessaires pour le service de l'eau dans tout l'édifice. Les cabinets, les éviers et les réservoirs fonctionnent maintenant très bien, et l'édifice a été rendu bien plus salubre, vu le drainage qu'ont subi la cave et la cour.

Les mains-courantes des perrons, qui sont en briques ainsi que les dés, devront être refaits en pierre de taille, vu que la gelée les dérange tous les ans, et occasionne des dépenses inutiles. Les couvertures des hangars à bois et de

la petite allonge, ne sont plus réparables et devront être refaites en neuf. Pour rendre cet édifice complet, il ne lui manque plus qu'un appareil de chauffage à l'eau chaude.

PRISON DE SHERBROOKE.

Comme au Palais de Justice de cette ville, les égoûts qui ont été faits ont permis de poser toute la plomberie et la tuyauterie nécessaires pour le service des bains, cabinets, éviers et réservoirs, qui sont en bon état de fonctionnement. Les caves ont aussi été drainées et égouttées. Les murs d'enceinte du préau demandent à être rejointoyés, ainsi que ceux de l'édifice principal. Une porte devra être maçonnée dans la cave pour éviter les évasions. La porte de la cour de la prison est à refaire en neuf. Le gaz a été conduit jusque dans la cave, mais toute la tuyauterie pour l'éclairage de l'édifice reste encore à faire.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE SOREL.

(DISTRICT DE RICHELIEU.)

Une aile en brique à deux étages et à l'épreuve du feu vient d'être construite pour servir de voûte au protonotaire, les anciennes ayant été jugées trop petites pour les besoins du district. Des tablettes et des casiers devront être posés dans cette voûte pour recevoir les documents. La couverture, les dalles et les dallots du Palais de Justice et de la prison ont été faits en neuf. Un appareil de chauffage à l'eau chaude a été placé dans cet édifice et est prêt à fonctionner pour cet hiver. Les clôtures de lignes ont été complètement refaites. Les trottoirs sur le front de l'édifice seront à faire en neuf.

Un ouvrage très dispendieux que le département va être obligé de faire exécuter, sera la pose d'un nouveau tuyau d'égoût, à partir de la rue du Roi à aller au fleuve, si la corporation ne le fait elle-même. Celle-ci se sert déjà de cet égoût pour les besoins des propriétés qui bordent cette rue, et reçoit des taxes pour l'usage qui en est fait. En certains endroits, en arrivant au fleuve, les tranchées dans le sable mouvant devront atteindre 25 pieds de profondeur.

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

La couverture, les dalles et les ventilateurs ont été refaits en neuf, et quelques légères réparations ont été faites à l'intérieur de l'édifice. La chambre du juge n'a pas encore été fournie d'un nouveau mobilier.

La fournaise à air chaud et les poêles demandent des réparations constantes et seront avant longtemps un danger pour le feu, vu leur long usage. Je recommanderais donc, de nouveau, qu'un appareil de chauffage à l'eau chaude soit posé dans cet édifice, pour sa sûreté et surtout pour sa salubrité.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE FRASERVILLE.

Quelques réparations ont été faites à la plomberie, et il reste encore à réparer l'ameublement fixe, qui est en très mauvais ordre. Les inspecteurs de prisons ont recommandé la construction d'un mur d'enceinte afin de garder plus sûrement les prisonniers.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE CHICOUTIMI.

Les seules réparations faites cette année, ont été celles d'entretien ordinaire. Il y aura à faire des changements dans les divisions de certains bureaux, à peindre et imiter l'ameublement fixe de la cour et de quelques salles, enfin à remplacer de vieux meubles.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE SWEETSBURGH—BEDFORD.

De simples réparations locatives ont été faites. Les poêles de la prison ont été renouvelés. Il reste encore à réparer le mobilier fixe et à remplacer quelques vieux meubles.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DES ILES DE LA MADELEINE.

Il n'a été fait aucune réparation depuis quelques années à ce bâtiment. On devra, l'an prochain, peindre l'extérieur de l'édifice et faire quelques réparations à l'intérieur. Un tambour neuf devra remplacer celui qui existe, et les dalles et dalots devront être réparés. L'achat d'une salamandre est absolument nécessaire pour l'usage du palais de justice.

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

Les murs d'enceinte du terrain du Palais de Justice sont commencés et seront terminés sous peu. La construction d'un hangar en brique a été différée. Le département n'a pas cru devoir autoriser cette dépense, vu l'insuffisance des appropriations votées par la Législature. Quelques ouvrages de réparations seront nécessaires à l'intérieur de l'édifice. Il y a des pourparlers pour éclairer l'édifice par le moyen de lampes électriques.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE MONTMAGNY.

Il n'y a eu de fait que quelques légères réparations à l'édifice. Quelques meubles ont été achetés pour la chambre du juge.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE STE-SCHOLASTIQUE.

Quelques réparations ont été faites ; des changements dans les divisions de certains bureaux sont demandés, et une partie du mobilier de quelques chambres est à renouveler.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE LA MALBAIE.

Il y a eu peu de réparations de faites, à part celles des portes des cellules. Si le département accepte l'offre de la compagnie d'aqueduc de la Malbaie pour fournir cet édifice d'eau, il faudra pourvoir aux tuyaux de drainage et à la plomberie.

— — —

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE BEAUHARNOIS.

Comme à Sorel, une aile en brique à l'épreuve du feu, devant servir d'agrandissement à la voûte du protonotaire, est à se construire et sera terminée sous peu. Il y aura ensuite à faire placer des casiers et des tablettes pour y installer les documents.

Les cadenas et les serrures des portes en fer devront être changés, vu leur mauvaise qualité, un prisonnier s'étant évadé dernièrement en forçant un cadenas et une serrure. Un guichet devra aussi être pratiqué dans quelques-unes des portes.

La couverture est à refaire complètement, et d'urgence : elle n'est plus réparable.

Les murs de clôture demandent à être rejointoyés, et les clavaux de la porte de cour devront être défaits et reposés.

Une demande a été faite au département pour fournir l'eau à cet édifice au moyen de l'aqueduc. Si le département consent à cela, il faudra pourvoir aux tuyaux souterrains et à la plomberie et tuyauterie pour la distribution de l'eau dans l'édifice.

— — —

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON D'ARTHABASKA.

Il n'y a eu de fait que de légères réparations. La couverture du hangar à bois devra être renouvelée.

— — —

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE PERCÉ.

Cet édifice ayant été mis en bon ordre, l'année dernière, aucun travail n'y a été fait cette année. L'aile servant de logement au gardien reste encore à couvrir, et la plus grande partie des matériaux se trouve sur place.

Une demande du maire de Percé a été faite, priant le gouvernement de lui céder un lopin de terre de soixante pieds carrés pour l'érection de la salle du Conseil municipal.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE NEW-CARLISLE.

Cet édifice, qui a été remis à neuf, l'année dernière, vient d'être muni d'un appareil de chauffage à l'eau chaude.

Les clôtures de ligne sur le terrain appartenant au gouvernement devront être, en partie, refaites en neuf.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE ST-HYACINTHE.

La couverture du palais de justice et de la prison a été refaite complètement en tôle galvanisée. Les murs extérieurs de l'édifice devront être rejointoyés, et diverses petites réparations urgentes devront être faites à l'intérieur.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE RIMOUSKI.

Tout le drainage de l'édifice, la plomberie et la tuyauterie ont été mis en ordre parfait. Les officiers de la cour et le barreau du district demandent de changer le système de chauffage pour un appareil à eau chaude.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON D'AYLMER.

Les quelques réparations qui ont été faites à cet édifice sont de peu d'importance.

HULL.

Une inspection vient d'être faite pour le choix d'un site convenable, afin de donner suite au projet de construire un palais de justice et prison à Hull, d'après les plans qui ont été dressés par le département.

REMARQUES.

Malgré les rapports défavorables faits par des officiers de votre département, après inspections minutieuses de certaines voûtes dites *de sûreté* construites par les municipalités, celles-ci, quoique formellement averties et mises sur leur garde, ont persisté à conserver ces voûtes et à s'en servir comme si elles étaient à l'épreuve du feu. J'oserai dire qu'il y a bien peu de ces voûtes que l'on puisse déclarer sûres, et il faudra un incendie qui ruinera quelque district pour enfin décider les municipalités à ne plus bâtir de voûtes sans avoir soumis les plans à l'approbation du département. Je me permettrai de suggérer, dans l'intérêt du public, que toutes ces voûtes soient inspectées et qu'un rapport sur chacune d'elles soit fait au gouvernement.

Les édifices du gouvernement à Montréal ont été placés sous la surveillance d'architectes spéciaux, sous le contrôle du département, qui doivent faire rapport sur les travaux qui leur ont été confiés.

Le tout humblement soumis,

P. COUSIN,
Assistant-ingénieur et directeur
des Travaux Publics.

TERRAIN DE L'ANCIEN COLLÈGE DES JÉSUITES, A QUÉBEC

ACTE DE VENTE AUX FRÈRES DES ÉCOLES CHRÉTIENNES.

L'an mil huit cent quatre-vingt-dix, le quatorzième jour de mars, ont comparu devant le notaire public, pour la province de Québec, Canada, résidant en la cité de Québec, soussigné :

Sa Majesté la Reine Victoria, représentée à cet acte par l'honorable Pierre Garneau, de Québec, commissaire des travaux publics de cette province, dûment autorisé par un ordre en conseil, portant le numéro 46 et la date du trente janvier dernier (1890), d'une part ;

Et les Frères des écoles chrétiennes, dûment incorporés et ayant le siège principal de leurs affaires à Montréal, représentés au présent acte par le Cher Frère Stephen, directeur de la maison dite " des Glacis ", à Québec, dûment autorisé par une résolution de la Corporation à une assemblée tenue au Mont de Lasalle, Montréal, le vingt février dernier, et dont un double est annexé à la minute du présent acte, d'autre part ;

La dite partie de la première part vend, par les présentes, avec la garantie de droit, aux dites parties de la seconde part, ce acceptant, tous les droits de propriété et autres quelconques appartenant à la province de Québec dans un terrain faisant partie de l'emplacement de l'ancien collège de Québec, ou collège des Jésuites, indiqué en bleu et par les lettres A. C. D. E. sur le plan annexé à la minute des présentes et signé par les parties et par le notaire *ne varietur*, contenant une superficie d'environ cent six mille cent cinquante-quatre pieds (106,154) mesurant trois cent un pieds (301) sur la rue St-André et la rue Ste-Anne, deux cent soixante-douze (272) pieds dans la ligne A. C., trois cent trente-huit (338) pieds dans la ligne C. D., et trois cent vingt (320) pieds dans la ligne D. E., le tout plus ou moins et sans aucune garantie quelconque de mesure, avec les mêmes droits dans toutes les bâtisses dessus construites. Cet immeuble faisant partie de lot numéro deux mille huit cent seize (2,816). sur le plan et dans le livre de renvoi officiels du quartier St-Louis, dans la cité de Québec, l'autre partie du même lot appartenant à la corporation de la dite cité de Québec.

Tel que le tout est actuellement, circonstances et dépendances, avec les servitudes actives et passives.

Pour, par les acquéreurs, jouir et disposer du tout pour des fins d'éducation seulement.

Convenu : 1. Que dans la ligne qui divise cet immeuble de la partie du lot numéro deux mille huit cent seize (2816), vendue à la corporation de la cité de Québec, sera établie une rue ou avenue de soixante pieds de largeur, dont la moitié, i. e. trente pieds, sera prise sur l'immeuble présentement vendu, et l'autre moitié sur la partie du même lot appartenant à la cité de Québec.

2, Que du point A au point E du même plan, il sera laissé une lisière de vingt-cinq pieds pour l'élargissement des rues Ste-Anne et St-André; cette lisière ne sera donnée que lorsque et à mesure que les bâtisses qui s'y trouvent disparaîtront, et à la condition que la cité de Québec consente à faire, aussitôt que ce terrain, en tout ou en partie, lui sera livré, les travaux nécessaires pour retenir les terres à l'endroit où se trouvera le nouvel alignement des dites rues.

3. Que tous les locataires ou occupants des dits immeubles ou des bâtisses qui s'y trouvent continueront leur occupation jusqu'au premier de mai prochain, de même que si le dit immeuble n'eût pas été vendu, i. e. que les loyers et autres charges auxquels ils peuvent être tenus seront payables jusqu'à cette époque à ceux avec qui ces locataires ou occupants ont pu contracter.

4. Que le gouvernement de cette province se réserve jusqu'au premier de mai mil huit cent quatre-vingt-treize (1893) la jouissance de la bâtisse portant le numéro deux de la rue St-André, occupée par le bureau des archives et autres.

5. Que les acquéreurs s'engagent à construire sur le dit immeuble, d'ici à cinq ans, une bâtisse devant servir à une école ou académie commerciale dirigée par eux, dont le plan extérieur sera sujet à l'approbation du gouvernement, à défaut de ce faire dans le dit délai, il sera loisible au gouvernement de la province de Québec de reprendre possession du dit terrain en remettant aux dits acheteurs ou à leurs représentants la somme de (\$10,000.00) dix mille piastres, sans intérêt.

6. Que les acquéreurs n'auront pas le droit de changer la destination du terrain et des constructions qu'ils y auront érigées; au cas où ils voudraient le faire, le gouvernement pourra résilier cet acte en remboursant le prix de vente

sans intérêts et la valeur des bâtisses nouvelles qu'ils auront érigées, à dire d'experts.

Cette vente est faite pour le prix de dix mille piastres (\$10,000.00), que la partie de la seconde part s'engage à payer à la partie de la première part, le premier de mai prochain (1890) sans intérêt jusqu'à ce jour-là.

Pour assurer le paiement du dit prix de vente les acquéreurs hypothèquent l'immeuble sus-vendu.

Dont acte à Québec, sous le numéro sept mille huit cent quatre-vingt-dix-neuf des minutes de Cy. Tessier, notaire, soussigné.

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

(Signé): P. GARNEAU,
" ERNEST GAGNON, Sec. dépt. T. P.
" FRÈRE STEPHEN,
" CY. TESSIER, N. P.

Vraie copie de la minute demeurée en mon étude.

(Signé) CY. TESSIER, N. P.

ÉDIFICES PUBLICS A MONTRÉAL

Montréal, 30 septembre 1890.

ERNEST GAGNON, écr.,

Secrétaire,

Travaux Publics.

Monsieur,

Tel que requis par votre lettre du 26 courant, nous avons l'honneur de vous transmettre notre rapport sur les ouvrages exécutés à Montréal sous notre direction depuis le 31 décembre 1889 :

ÉCOLE NORMALE JACQUES-CARTIER.—Rue Sherbrooke.

L'escalier principal au centre de la bâtisse menaçant ruine, par suite du travail des fondations, des rampes additionnelles en fer ont été posées et des colonnes ont été ajoutées pour consolider les paliers.

De plus, au printemps, l'inspecteur des bâtisses ayant fait un examen des fondations de la façade principale, ordonna l'étalement des murs, et le département donna instruction à des entrepreneurs de démolir complètement cette façade et de la reconstruire en installant les assises sur pilotis et béton.

Ces ouvrages sont très avancés, et les murs de pierre seront arrasés pour l'hiver au niveau de la base ; des cloisons doubles à l'épreuve du froid ont été construites pour permettre l'usage du reste de la bâtisse, et une construction en bois et en brique a été érigée dans la cour de l'école pour remplacer temporairement les classes de la bâtisse principale et servir plus tard de gymnase et de salle de récréation.

PALAIS DE JUSTICE.—Rue Notre-Dame.

Les plans et devis préparés pour l'étage additionnel, avec coupole, ont été acceptés ; des soumissions ont été demandées et le contrat a été accordé à M. Chs Berger.

Nous demeurons,

Monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

PERRAULT & MESNARD,

Architectes.

PRISON DES FEMMES. — (MONTRÉAL.)

ACTE DE RÉTROCESSION.—NOUVELLES CONVENTIONS.

L'an mil huit cent quatre-vingt-dix, le neuvième jour de mai, ont comparu devant le notaire public pour la province de Québec, Canada, résidant en la cité de Québec, soussigné :

Sa Majesté la Reine Victoria, représentée au présent acte par l'honorable Pierre Garneau, de Québec, commissaire des travaux publics de cette province, à ce dûment autorisé par ordre du lieutenant-gouverneur en conseil, numéro 155, du vingt-un avril dernier (1890), ci-après nommé : " Le gouvernement, " d'une part :

Et les Dames religieuses de Notre-Dame de Charité du Bon Pasteur, incorporées par l'acte 9 Victoria, chapitre 91, et ayant le siège principal de leurs affaires en la cité de Montréal, représentées à cet acte par le révérend monsieur Zotique Racicot, de Montréal, prêtre, supérieur de leur communauté, leur procureur spécial en vertu d'une procuration devant L.-O. Héту, notaire, à Montréal, le huit de mai courant ; les dites Dames contractant avec l'autorisation de Sa Grandeur monseigneur E.-C. Fabre, archevêque catholique romain de Montréal, ci-après nommées " Les Dames Religieuses, " d'autre part ;

Lesquelles parties ont déclaré :

Clause 1^{ère}.—Que, par acte devant E. Lafleur, notaire à Montréal, le trois de mars mil huit cent soixante et onze, les Dames Religieuses ont cédé au gouvernement le terrain sur lequel ce dernier devait construire et a construit un édifice devant servir de prison pour les femmes.

Clause 2^{me}.—Que, par acte devant J.-B. Delage, notaire, à Québec, le dix-huit d'août mil huit cent soixante-seize, les Dames Religieuses se sont engagées à recevoir et à soigner dans cet édifice les prisonnières que le gouvernement leur confierait, aux charges, clauses et conditions détaillées au dit acte.

Clause 3^{me}.—Qu'en vertu d'une des clauses de ce dernier acte, le Gouvernement, s'il en demande la résiliation, est tenu de payer aux Dames Religieuses,

pour tout dédommagement, la valeur, à dire d'experts, qu'auraient les terrains cédés, au plus tard le dix-huit août mil huit cent quatre-vingt, i.e., à l'expiration de quatre années de la date de l'acte de cession; et qu'en conformité de la dite clause, des experts ont constaté, à la satisfaction des parties, qu'à l'expiration des dites quatre années, ces terrains avaient une valeur de quarante-huit mille cent soixante piastres et soixante-seize centins (\$48,160.76).

Clause 4me.—Que la prison actuelle, administrée par les dites Dames Religieuses, a besoin de grandes réparations; qu'elle menace ruine en plusieurs endroits par suite des vices du sol sur lequel elle est construite, et que ces réparations et les additions et améliorations qui sont d'urgence, ont été évaluées par les architectes du Gouvernement à environ soixante-dix mille piastres (70,000.00).

Clause 5me.—Que les Dames Religieuses offrent: 1. de se charger des réparations, additions et améliorations nécessaires et de l'entretien de la prison actuelle, sans modifier en aucune autre façon leurs obligations actuelles envers le gouvernement et les détenues confiées à leur garde; et, 2. de libérer le gouvernement de l'obligation de leur payer l'indemnité ci-haut mentionnée et établie à quarante-huit mille cent soixante piastres et soixante-seize centins (\$48,160.76), à la condition que le gouvernement leur fasse rétrocession du terrain par elles cédé le trois mars mil huit cent soixante-onze: ce qui est accepté par le gouvernement.

Clause 6me.—C'est pourquoi ce dernier (le gouvernement) rétrocède et abandonne par le présent, aux dites Dames Religieuses, le terrain décrit au dit acte du trois mars mil huit cent soixante-onze, formé des numéros (1470, 1481 et 1482) quatorze cent soixante-dix, quatorze cent quatre-vingt-un et quatorze cent quatre-vingt-deux sur le plan et dans le livre de renvoi officiels du quartier Sainte-Marie de la cité de Montréal, avec toutes les bâtisses qui y ont été construites, soit par le gouvernement, soit par les Dames Religieuses elles-mêmes, circonstances et dépendances, y compris le mobilier, (sauf la portion qui sert au département des protestantes), sans exception ni réserve, pour, par elles, en jouir et disposer en pleine propriété.

Clause 7me.—Et, en retour, les dites Dames Religieuses: 1. Libèrent le Gouvernement de l'obligation de les dédommager en aucune manière, et en particulier en la manière mentionnée dans la clause 3me du présent acte; 2. s'obligent à toutes les réparations, grosses et menues, et même aux reconstructions dont a ou aura besoin la dite prison actuelle, tant qu'elle servira de prison de femmes,

en vertu, soit des dispositions de cet acte, soit de conventions antérieures, soit encore de tout pacte à venir ; 3. s'obligent également aux réparations, grosses et menues, et aux reconstructions et remplacement, si cela est ou devient nécessaire, des dépendances, bâtiments, murs d'enceinte, murs, clôtures, canaux, drains, etc., ainsi que des appareils de chauffage, de cuisson, d'éclairage, d'aqueduc, etc, de la dite prison, et, en général, à subvenir à tous les frais d'entretien ou autres de l'établissement, tant qu'il sera laissé à son usage actuel ; 4. conviennent de fournir et entretenir l'ameublement nécessaire au département catholique de la dite prison, et à toutes les personnes qui l'habiteront, et de continuer toutes et chacune de leurs obligations actuelles, sauf les changements apportés à ces obligations par le présent acte, ainsi que les obligations nouvelles aussi stipulées au présent acte, envers les prisonnières catholiques et protestantes que leur confiera le Gouvernement, et envers le Gouvernement lui-même, pour une période de cinq années, à compter du premier mai courant, et, 5. conviennent encore de continuer ces mêmes obligations et tous leurs engagements vis-à-vis le Gouvernement et les dites prisonnières pour une, deux, trois, quatre ou cinq nouvelles périodes ou époques de cinq années, si le Gouvernement le désire. Le silence du Gouvernement, à l'expiration de chacune des dites périodes, sauf la dernière, devra être interprété dans le sens d'une prolongation de cinq années des présentes conventions.

Clause 8me.—Pendant toute la durée de la période ou des périodes ci-dessus mentionnées, les dites Dames Religieuses seront tenues de fournir le logement, le combustible (pour le chauffage seulement), l'éclairage et l'eau aux prisonnières protestantes et à leurs gardiennes (matrones), et de loger, vêtir, blanchir, nourrir, chauffer, éclairer, fournir de meubles, lits, literie, etc., les prisonnières catholiques, le tout en conformité des règlements généraux des prisons, et de continuer de remplir toutes et chacune de leurs obligations actuelles envers toutes les prisonnières, indistinctement.

Clause 9me.—Les dites Dames Religieuses paieront elles-mêmes tous les gardes, serviteurs et employés dont elles auront besoin pour le département des prisonnières catholiques, mais le gouvernement pourra exiger le renvoi d'un employé incompetent. La garde extérieure des deux départements (catholique et protestant) reste confiée aux dites Dames Religieuses.

Clause 10me.—Les matrones ou gardiennes du département des prisonnières protestantes seront logées, éclairées, etc., par les Dames religieuses, comme il est dit à la clause 8me du présent acte, mais elles seront payées par le gouvernement.

Clause 11me.—Les dites Dames religieuses seront soumises, en tant qu'il s'agira de la prison, aux règlements généraux actuels des prisons, à l'autorité du shérif, et aux avis et instructions des inspecteurs des prisons. Advenant l'émission de nouveaux règlements ou de nouvelles instructions entraînant des dépenses additionnelles, celles-ci seront à la charge du gouvernement. Les Dames religieuses fourniront aussi les médecines et médicaments nécessaires à leurs détenues malades du département des catholiques.

Clause 12me.—Le produit du travail des prisonnières catholiques appartiendra aux dites Dames religieuses, qui fourniront, à leurs frais, les effets et matières que nécessitera ce travail.

Clause 13me.—Au cas de décès d'aucune des personnes catholiques confiées à leur garde, les dites Dames religieuses devront pourvoir à leur inhumation, et au cas de désertion d'aucunes de leurs détenues, catholiques ou protestantes, elles seront obligées d'en donner immédiatement avis au shérif, et de faire faire, à leurs frais, et en toute diligence, toutes les recherches et perquisitions nécessaires pour les retrouver et les incarcérer de nouveau.

Clause 14me.—L'aumônier de la prison sera nommé par Sa Grandeur l'archevêque catholique romain de Montréal, mais son traitement sera payé par le gouvernement. Le chapelain protestant et le médecin seront nommés et payés par le gouvernement, comme par le passé.

Clause 15me.—En considération des obligations ci-dessus contractées par les dites Dames Religieuses, parties de seconde part, le dit gouvernement de Sa Majesté s'oblige à payer aux dites Dames Religieuses, pour chacune des détenues catholiques confiées à leur garde, une somme de huit piastres par mois d'emprisonnement subi dans la dite prison, les fractions de mois devant être payées *pro tanto*; et les sommes qui deviendront ainsi dues aux dites Dames Religieuses seront payables au bureau du Trésor de cette province, par versements mensuels, sur production de comptes dûment approuvés par le shérif.

Clause 16me.—Les dérogations au contrat du dix-huit d'août mil huit cent soixante-seize, en vertu desquelles le gouvernement a consenti à payer le salaire de deux gardiens, partie du salaire d'un ingénieur et partie de la dépense du gaz, du charbon et de l'eau de la dite prison des femmes, cesseront d'exister et seront remplacées par l'obligation, pour le gouvernement, de payer aux Dames Religieuses, en sus des sommes qui leur deviendront dues en vertu de la clause précédente, une somme fixe de cent quinze piastres par mois, et cela aussi long-

temps que des prisonnières protestantes seront confiées à la garde des dites Dames Religieuses par le dit gouvernement.

Clause 17^{me}.—L'acte passé devant J.-B. Delâge, notaire, le dix-huit août mil huit cent soixante-seize, sous le numéro 4239, est, par le présent, résilié.

Clause 18^{me}.—Les assurances, au montant de soixante-cinq mille neuf cents piastres, effectuées sur la prison des femmes et ses dépendances et leur contenu, par police qui expireront le premier mai mil huit cent quatre-vingt-douze, seront transportées aux Dames Religieuses, mais ne seront pas renouvelées par le Gouvernement; et, advenant un incendie avant le premier mai mil huit cent quatre-vingt-douze, les dites Dames Religieuses devront, à leurs propres frais, procurer aux prisonnières un logement temporaire convenable, et faire exécuter les réparations ou reconstructions nécessaires, de manière à pouvoir loger toutes les prisonnières dans des édifices salubres et permanents, dans les vingt-quatre mois, au plus tard, faute de quoi, les sommes payées par les compagnies d'assurance devront être remboursées au Gouvernement.

Dont acte, à Québec, sous le numéro sept mille neuf cent trente des minutes de Cy. Tessier, notaire, soussigné.

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

	(Signé)	P. GARNEAU,
	"	Z. RACICOT, Ptre.
(L. S.)	"	ERNEST GAGNON, Sec. Dépt. T. P.
	"	CY. TESSIER, N. P.

Vraie copie de la minute demeurée en mon étude.

(Signé) CY. TESSIER, N. P.

PALAIS DE JUSTICE DE MONTRÉAL.

CONTRAT POUR LA CONSTRUCTION D'UN ÉTAGE ADDITIONNEL.

L'an mil huit cent quatre-vingt-dix, le premier jour de septembre, ont comparu devant le notaire public pour la province de Québec, Canada, résidant ne la cité de Québec, soussigné :

Charles Berger, écuyer, de la cité de Montréal, entrepreneur, ci-après nommé " l'entrepreneur, " d'une part ;

Et Sa Majesté la reine Victoria, représentée au présent acte par l'honorable Pierre Garneau, de Québec, commissaire des travaux publics de cette province, à ce dûment autorisé, ci-après nommé " le propriétaire " ou " le Gouvernement, " d'autre part ;

Lesquelles parties ont, par les présentes, fait et arrêté entre elles le marché suivant :

CLAUSES D'INTERPRÉTATION.

1.—Le mot " architecte " ou " architectes, " dans le présent acte, ainsi que dans les devis et cédule ci après mentionnés, signifiera indifféremment l'architecte ou les architectes à l'emploi du gouvernement pour l'exécution des travaux ci-après désignés.

2.—Les devoirs et obligations de même que les responsabilités attachés à certains ouvriers spéciaux, tels que fondeurs, peintres, plombiers, plâtriers ou autres, soit dans le devis, soit dans la cédule ci-après mentionnés, seront interprétés comme liant l'entrepreneur lui-même, qui seul est responsable de l'entière exécution de ce marché vis-à-vis le gouvernement.

L'entrepreneur promet et s'oblige envers le gouvernement de fournir tous ouvriers, matériaux, effets, outillage, appareils et autres choses, pour faire, compléter et finir, suivant les règles de l'art et à l'entière satisfaction du gouvernement, conformément aux termes et conditions et à l'esprit du devis et de la cédule annexés à la minute du présent acte et signés par les parties et par le dit notaire, *ne varietur*, et aux plans demeurés de record au département des travaux publics, après avoir été signés par les parties et par le dit notaire, *ne varietur* : tous les ouvrages indiqués aux dits plans, devis et cédule, ou autres directement ou indirectement requis et nécessaires pour la construction d'un étage addi-

tionnel et d'une coupole au palais de justice de Montréal, le tout pour le prix ci-après mentionné.

Les travaux devront être commencés dans le courant de ce mois, et être continués sans interruption, avec un nombre d'ouvriers suffisant, et de façon à ce que, le ou avant le premier septembre mil huit cent quatre-vingt-onze, le tout puisse être fait et terminé de la manière la plus solide et parfaite, d'après les dessins et les instructions qui seront donnés par qui de droit, et auxquels l'entrepreneur s'engage à se conformer strictement et à l'entière satisfaction du Gouvernement et de son architecte, à peine de tous dépens, dommages-intérêts, et à peine de payer tous salaires ou gages qui pourraient devenir dus par le Gouvernement à toutes personnes employées par lui relativement aux dits travaux, à compter de la date du premier septembre mil huit cent quatre-vingt-onze, jusqu'à l'entier achèvement des dits ouvrages, sans qu'il (l'entrepreneur) puisse être libéré du paiement de ces dommages en raison de retards occasionnés par ouvrages extras ou autrement.

Ce marché est fait en considération du prix de cent quatre-vingt-quatorze mille neuf cent quatre-vingt-dix-neuf piastres—(\$194,999), que le Gouvernement s'oblige de payer à l'entrepreneur, par versements semi-mensuels, dans les dix jours qui suivront la réception d'un rapport ou état estimatif de l'architecte spécifiant la quantité des ouvrages faits et des matériaux livrés sur les lieux durant la quinzaine précédente, et leur valeur basée sur le prix du présent marché, retenant sur le montant de chacun des versements, un pourcentage de quinze pour cent qui ne sera payé à l'entrepreneur que dix jours après la réception définitive des travaux.

Si le Gouvernement décide de remplacer par une charpente en acier la charpente en bois des toits plats et des avant-corps du dôme, le dit prix sera réduit de douze cents piastres (\$1200), et l'entrepreneur s'engage à fournir, faire faire et poser, en parfait ordre et dans les meilleures conditions possibles, le toit ou charpente en acier, suivant la direction de l'architecte, moyennant le prix de cinq centins par livre.

Le présent marché est en outre fait aux charges, clauses et conditions suivantes :

1. — L'entrepreneur s'engage à exécuter tous les ouvrages indiqués aux plans, devis et cédule, et autres ouvrages requis pour l'érection, comme il est dit plus haut, d'un étage additionnel avec coupole, au Palais de Justice de Montréal, et autres travaux aussi indiqués aux dits plans, devis et cédule, en

comprenant toutes les démolitions, constructions et reconstructions nécessaires, ouvrages en pierre de taille, brique, fonte, fer, charpente, menuiserie, enduits, peinture, vitrage, couverture, ouvrages en tôle galvanisée et autres quelconques. Et tout ouvrage ou autre chose qui aura été omis dans le devis ou dans la cédula et qui sera représenté sur les plans, ou *vice versa*, sera fait et exécuté de même que s'il eût été spécialement indiqué et dans le devis et dans la cédula et sur les plans. Toutes les obligations et conditions portées dans ces pièces, ou dans l'une d'elles, et qui en découlent, seront obligatoires pour l'entrepreneur. L'architecte sera juge de l'interprétation à donner à aucune partie de ces pièces, si, à cause de différences dans les termes ou autrement, il y a ou semble y avoir entre elles quelque contradiction, équivoque ou ambiguïté. Au cas de contradiction entre aucune des dispositions ou indications de ces pièces et les dispositions et stipulations du présent acte, ce sont celles-ci qui devront faire loi. Au nombre des ouvrages et travaux à la charge de l'entrepreneur, se trouvent le charroiage, transport, échafaudages, outils, cordages, machines et tout ce qui en dépend.

Les trois groupes de statues qui, dans les plans, couronnent le portique central et les pavillons des angles de la façade principale de l'édifice, ne font pas partie du présent marché.

2.—La main-d'œuvre et les matériaux devront être irréprochables, et les meilleurs de leur sorte. Il ne sera pas permis d'employer ou même de déposer sur les lieux aucuns matériaux viciés ni de faire aucun ouvrage ayant rapport à la bâtisse, dont la main-d'œuvre ne sera pas parfaite dans son genre.

3.—Pendant toute la durée des travaux et jusqu'à leur réception définitive, le soin de la nouvelle partie de la bâtisse, du chantier et de tout ce qui en dépend, sera entièrement à la charge de l'entrepreneur, le gouvernement ne voulant pas se rendre responsable de ce qui pourrait être volé, enlevé, dérangé, endommagé ou détruit ; et tout l'ouvrage devra être livré complet, propre et parfait, au temps fixé pour l'achèvement de l'entreprise ; et jusqu'à cette époque et jusqu'à ce que les travaux, compris tous ouvrages additionnels ou extras, soient complètement achevés, livrés et acceptés (même au cas de délai dans l'acceptation par le gouvernement pour quelque cause que ce soit), l'entrepreneur sera tenu de faire assurer son ouvrage contre le feu, à ses frais, mais au nom du Gouvernement, pour un montant qui sera déterminé de temps à autre par l'architecte. De plus, il devra payer les primes additionnelles exigées par les compagnies d'assurance pour risques d'ouvriers, tant sur les nouveaux ouvrages que sur la bâtisse

actuelle et son contenu, aujourd'hui assurés au chiffre de cent quatre-vingt-sept mille piastres (\$187,000). Les nouvelles assurances, i. e. celles sur les travaux projetés, seront effectuées dans les compagnies qui ont déjà des risques sur la bâtisse actuelle, ou dans d'autres compagnies approuvées par le gouvernement. Les polices de ces assurances, ainsi que les reçus des primes et des renouvellement devront être déposés, sans aucun retard, entre les mains du commissaire des travaux publics. Et si l'entrepreneur néglige de se conformer strictement à toutes et chacune de ces obligations, le gouvernement pourra lui-même faire assurer, prendre les risques d'ouvriers et renouveler les polices aux frais, risques, périls et dépens de l'entrepreneur, et imputer comme à-compte sur le prix du contrat ce qu'il aura ainsi payé. Le chauffage de la partie nouvelle de l'édifice sera aussi à la charge de l'entrepreneur jusqu'à la réception définitive des travaux.

4.—Le gouvernement aura le droit de faire opérer, dans les travaux faits ou à faire, tous les changements qu'il jugera à propos, tels changements devant être évalués par l'architecte et ajoutés au prix du marché ou en être déduits, suivant le cas. L'entrepreneur sera lié par ces évaluations de l'architecte, mais le Gouvernement aura le droit de faire reviser sa décision par un autre homme de l'art de son choix, les deux devant nommer un troisième au cas de division. Ces évaluations seront faites en la manière ordinaire, par mesurage et suivant les prix courants du marché, sans pourcentage additionnel; mais dans aucun cas et pour aucune considération ces prix ne devront dépasser ceux qui sont portés à la cédula annexée au présent acte. Aucun changement et aucun ouvrage additionnel ou extra ne sera reconnu comme ayant été autorisé, à moins que l'entrepreneur ne produise un ordre par écrit ordonnant telle modification au contrat: pour toute modification au présent marché qui devra entraîner une augmentation de dépenses excédant cent piastres (\$100), un ordre du commissaire des travaux publics ou de son assistant sera requis; un écrit de l'architecte suffira pour tout extra dont le coût ne dépassera pas cent piastres. S'il arrive que, par erreur, un ordre ait été donné demandant comme extra des travaux ou matériaux faisant partie de ce marché, cet ordre devra être considéré comme non avenu.

5. — Les maçons et leurs manœuvres, pour eux-mêmes et leurs matériaux, ne devront pas se servir des escaliers actuels de la bâtisse, l'entrepreneur devant leur faire construire, hors de l'édifice, des ascenseurs ou autres moyens d'accès à leur ouvrage, sans dégrader ni endommager les murs actuels ni aucune partie de la bâtisse. De plus, tous les ouvrages devront être exécutés sans nuire au

va-et-vient habituel du Palais et avec le moins de bruit possible. Quand les travaux seront terminés, l'entrepreneur sera tenu de refaire ou réparer tout ce qui aura été démoli, détruit ou endommagé, soit au dehors soit au dedans de l'édifice, et nommément les plafonds actuels du deuxième étage suspendus à la charpente actuelle des toits, si, durant les travaux, ces plafonds sont endommagés. L'entrepreneur sera aussi tenu de faire nettoyer et enlever les déchets provenant de ses ouvrages, soit dans la bâtisse actuelle, soit dans la partie à construire, et ce, aussi souvent que la chose sera jugée nécessaire par l'architecte ; la bâtisse et le terrain voisin du Palais de Justice devront être mis dans un état de propreté parfaite, à l'expiration des travaux, avant leur réception définitive. L'entrepreneur devra aussi se conformer à tous les règlements de police, d'assurance et autres, afin d'éviter toute difficulté et contestation sur aucun point concernant la bâtisse.

6. — Les permis ou droits payables à l'occasion des dits travaux à l'inspecteur des bâtisses ou à la cité de Montréal, pour encombrement de rue, et tous autres déboursés de cette nature, compris le coût de l'usage de l'eau de l'aqueduc pour les fins de la construction, seront à la charge de l'entrepreneur.

7. — Le gouvernement pourra nommer un surveillant des travaux muni de pleins pouvoirs, qui devra faire exécuter les plans à la lettre, ainsi que les dispositions du devis, de la cédule et du présent acte. Il devra aussi guider l'entrepreneur relativement aux dimensions, quantités et qualité des matériaux.

8. — L'entrepreneur devra mettre à la disposition du surveillant ou de l'architecte un bureau confortable, d'au moins dix pieds sur vingt, chauffé et éclairé au besoin, avec table à dessin, table à écrire, chaises, téléphone, etc.

9. — Au cas de difficulté entre l'entrepreneur et le surveillant, la question devra être référée à l'architecte, dont la décision, dans toutes telles circonstances, sera finale vis-à-vis de l'entrepreneur et sans appel de sa part.

10. — Si l'architecte est d'avis que les travaux ne sont pas conduits de manière à assurer leur achèvement à ou avant l'époque fixée, ou si l'entrepreneur emploie ou dépose même sur le terrain d'autres matériaux que ceux convenus, et s'il refuse de les enlever dans un délai de quarante-huit heures, ou encore si la main-d'œuvre est imparfaite, ou si, d'aucune autre façon, il (l'entrepreneur) s'écarte des termes et conditions imposés par le présent marché, ou les viole en aucune manière, le gouvernement aura le droit d'ordonner, après trois jours d'avis, la suspension des travaux par l'entrepreneur, et d'employer d'autres

ouvriers et fournir d'autres matériaux, s'il le juge à propos, pour exécuter les travaux et les terminer ; le tout aux risques, frais et dépens de l'entrepreneur, qui sera alors tenu à tous dommages que le gouvernement pourrait souffrir en raison de ce que ci-dessus. Il (le gouvernement) aura de plus, et sans préjudice à son droit de réclamer des dommages à l'entrepreneur, la faculté de résilier le présent marché, dans aucun des cas ci-haut énumérés, et sans être pour cela tenu à aucune indemnité vis-à-vis l'entrepreneur.

11.—Les prix et quantités détaillés dans la cédule ne sont qu'approximatifs et n'ont pour objet que de faciliter le travail de l'architecte dans ses évaluations semi-mensuelles, et, s'il y a lieu, dans l'estimation des extras, en sorte que toute erreur dans ces calculs et supputations n'affectera en rien les droits du gouvernement et les obligations de l'entrepreneur, non plus que toute omission dans la cédule elle-même.

12.—L'entrepreneur sera tenu de permettre à toutes personnes qui pourront en être chargées, l'exécution de travaux spéciaux ou d'ouvrages autres que ceux qui font le sujet du présent marché, devant donner à telles personnes toutes les facilités désirables.

13.—Au cas où, pour une raison quelconque, le gouvernement jugerait à propos de discontinuer les dits travaux, il pourra mettre fin au présent marché sans que l'entrepreneur ait droit à aucuns dommages par suite de l'inexécution des travaux restant à faire ; l'entrepreneur aura cependant le droit d'exiger, dans ce cas, une compensation pour l'outillage spécial qu'il aura dû se procurer pour l'exécution des travaux et qui n'aura que peu ou point servi : cette compensation devant être établie par l'architecte, dont la décision devra être acceptée par le commissaire des travaux publics.

14.—L'entrepreneur fait élection de domicile, pour les fins du présent acte, en la cité de Montréal ; et au cas de décès de l'entrepreneur, ou si, pour toute autre cause, ses droits et intérêts étaient transportés à des tiers, ou si encore le dit entrepreneur cessait de demeurer à Montréal, il est convenu que tout service d'action ou d'avis au dit entrepreneur ou à ses représentants, ayant rapport au présent marché, pourra être fait au bureau du protonotaire du district de Montréal.

15.—Afin d'assurer la due exécution des travaux suivant les termes et conditions du présent marché, et pour garantir leur durée, l'entrepreneur hypothèque jusqu'à concurrence de vingt mille piastres les immeubles portant les

numéros 536 et 311 (cinq cent trente-six et trois cent onze) sur le plan et dans le livre de renvoi officiels du quartier St-Louis de la cité de Montréal ; main-levée de cette hypothèque devant être donnée par le gouvernement si, dans les douze mois qui suivront l'acceptation définitive des travaux, il n'a aucune raison de craindre aucun défaut dans leur exécution ; le tout sans préjudice à la garantie légale résultant de l'article 1688 du code civil du Bas-Canada.

Dont acte à Québec, sous le numéro huit mille quatre, des minutes de Cyr. Tessier, notaire, soussigné.

En foi de quoi les parties ont signé avec le notaire, lecture faite ; cet acte ayant aussi été contresigné par le secrétaire du département des travaux publics, suivant la loi.

	(Signé)	CHARLES BERGER,
	"	P. GARNEAU,
(L. S.)	"	ERNEST GAGNON,
	"	Sec., dépt. T. P.
	"	CY. TESSIER, N. P.

Vraie copie de la minutes en mon étude.

(Signé) CY. TESSIER.

APPENDICE N° 2.

PONTS METALLIQUES.

Québec, le 1er octobre 1890.

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

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir mon rapport sur la marche générale du service de la construction des ponts métalliques, depuis le 1er janvier dernier jusqu'à ce jour.

Poursuivant le travail qui fait l'objet des 2e, 3e, 4e et 5e parties de mon rapport général antérieur, j'exposerai à grands traits les négociations, les travaux et les dépenses auxquels ont donné lieu les différents ouvrages dont mon service a eu à s'occuper.

Je diviserai cet exposé en quatre parties, savoir :

1ère partie.—Exposé relatif aux ponts en cours d'exécution ou en projet à la date du 1er janvier 1890.

2e partie.—Exposé relatif aux ponts dont l'étude et les travaux ont été commencés depuis le premier janvier 1890.

3e partie.—Exposé relatif aux ponts dont l'étude a été commencée après le 1er janvier 1890, mais dont les travaux ne sont pas encore entamés.

4e partie.—Exposé des demandes de subventions auxquelles il n'a pas encore été donné suite.

Je terminerai par quelques considérations générales sur les résultats obtenus, sur les enseignements à en tirer et sur les réformes qu'il y aurait lieu, à mon avis, d'introduire dans le service qui m'est confié.

1ÈRE PARTIE.

Ponts en Cours d'Exécution à la date du 1er janvier 1890.

ARGENTEUIL.

PONT SUR LA RIVIÈRE ROUGE, DANS GRENVILLE.

Le 21 mai dernier, les conseils municipaux de Grenville et de l'Augmentation, adressent une nouvelle requête au gouvernement, et demandent \$3,000.00 pour les aider à éteindre la dette de \$10,000.00, contractée pour la construction du pont.

Cette nouvelle démarche a été repoussée comme les démarches antérieures, pour les raisons déjà exposées.

ARTHABASKA.

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

Les travaux de maçonnerie, interrompus pendant l'hiver, ont été repris le 26 avril et sont terminés depuis le 19 juillet.

Une indemnité de \$300.00 a été allouée à la municipalité pour l'aider à couvrir les dépenses extraordinaires et imprévues auxquelles cet ouvrage a donné lieu.

La réception des matériaux de la superstructure métallique a été faite le 10 juin, et un paiement de \$2,553.30 a été ordonné de ce chef le 12 juin.

Le montage du pont a commencé le 5 août et est actuellement en voie d'achèvement.

ASSOMPTION.

PONT SUR LA RIVIÈRE ACHIGAN, A L'ÉPIPHANIE.

Le 4 février, les intéressés demandent une extension de délai de 6 mois pour faire connaître leur réponse définitive et pour effectuer le dépôt de \$865.00 requis par le gouvernement. L'honorable Commissaire fait droit à cette requête.

Aucune décision à ce sujet n'a été communiquée, depuis cette époque, au département ; le projet de construction du pont doit donc être considéré comme abandonné.

BEAUCE.

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

Les travaux de maçonnerie devaient être terminés le 15 mai. Malgré les instances et les menaces qui leur ont été adressées, les autorités municipales ont retardé l'exécution de l'ouvrage, qu'elles ont voulu faire exécuter à la journée, sans s'adresser à un entrepreneur compétent. Aussi les culées n'étaient-elles achevées que le 17 septembre courant.

Quoique les matériaux de la superstructure métallique fussent arrivés au commencement du mois de juillet, le montage n'a donc pu être commencé que le 24 septembre courant. Ces travaux seront entièrement terminés vers la fin du mois d'octobre. Sur réception des matériaux de la superstructure, il a été payé, le 18 juillet, au constructeur, une somme de \$1,695.00.

PONT SUR LA RIVIÈRE CHAUDIÈRE, A ST-GEORGES.

Le 24 avril 1890, le conseil municipal d'Aubert Gallion passe une résolution par laquelle il se déclare prêt à se conformer aux conditions ordinaires imposées par le gouvernement concernant la construction des ponts métalliques.

A la suite de ce vote, l'étude complète de l'ouvrage est faite par le service technique du gouvernement, et les plans et devis sont adressés aux autorités municipales pour lui permettre de procéder à la mise en adjudication des travaux

de maçonnerie. Les formalités requises ont été remplies par les intéressés en vue de contracter un emprunt, destiné à payer le coût des travaux.

Opposition a été faite à l'exécution du règlement voté par les électeurs, et le litige a été porté devant les tribunaux. De son côté, le gouvernement a demandé, pour le 21 octobre, des soumissions pour l'exécution de la superstructure métallique. L'entreprise ne pourra cependant pas être adjudgée avant que les difficultés aient été aplanies.

BELLECHASSE.

PONT SUR LA RIVIÈRE BOYER, A ST-MICHEL.

Les plans et devis des culées ont été dressés le 26 avril et envoyés le 6 mai à M. le secrétaire-trésorier de la municipalité de St-Michel. Celle-ci a confié, le 7 juillet, l'entreprise des travaux à M. Majorique Rousseau.

Ces travaux sont actuellement en cours d'exécution; ils doivent être terminés le 17 octobre.

La municipalité devra payer au département la somme de \$975.00, montant de sa part contributive dans le coût de la superstructure métallique.

Le 23 juin, l'honorable Commissaire a déclaré adjudicataire de l'entreprise des travaux de construction de la partie métallique, la société dite " Dominion Bridge Company ", moyennant la somme de \$5,526.00. En vertu des conditions du contrat, le pont doit être entièrement terminé le 8 novembre prochain.

CHAMBLY.

PONT SUR LE RUISSEAU MACÉ, A ST-JOSEPH.

Le coût des travaux de maçonnerie, qui étaient terminés le 10 novembre 1889, a dépassé les prévisions, par suite de la nature du terrain que les fouilles de fondation ont mis à découvert. En outre, la remise au printemps des travaux de construction de la superstructure, ordonnée par le gouvernement dans un but d'économie, a rendu nécessaire la construction d'un pont provisoire. L'hono-

table Commissaire a accordé aux intéressés une indemnité de \$490.00, destinée à couvrir partiellement les frais supplémentaires.

Le montage de la superstructure métallique a commencé le 1er janvier dernier ; il était complètement terminé à la fin du mois de juillet, et le dernier paiement à faire à l'entrepreneur a été ordonné le 30 septembre courant.

CHATEAUGUAY.

PONT TURCOT, UR LA RIVIÈRE CHATEAUGUAY, A HOWICK.

Les épreuves de la superstructure métallique ont été faites le 17 mars et ont donné les résultats les plus satisfaisants. Le dernier paiement, balance du montant de l'entreprise, s'élevant à un total de \$15,150.00, a été immédiatement ordonné et a été effectué le 6 juin.

La municipalité a fait terminer également quelques menus travaux qui étaient en souffrance, notamment aux rampes d'accès et aux murs garde-grève. Le pont et ses dépendances sont donc aujourd'hui complètement achevés.

PONT SUR LA RIVIÈRE CHATEAUGUAY, A STE-MALACHIE D'ORMSTOWN.

Le conseil municipal de Ste-Malachie d'Ormstown a reproduit le 21 mars la requête qu'elle avait adressée au gouvernement le 5 janvier 1888, et à laquelle elle paraissait ne pas avoir l'intention de donner suite.

Cette affaire est classée au nombre de celles qui sont à l'étude pour la campagne des travaux de l'année 1891.

DORCHESTER.

PONT SUR LA RIVIÈRE ETCHÉMIN, A ST-ANSELME.

Une nouvelle étude du projet a été faite et a permis d'apporter aux dispositions primitivement prévues, quelques modifications de nature à satisfaire plus complètement aux désirs exprimés par les intéressés. Les résultats de cette

étude leur ont été communiqués le 19 septembre courant. Le département attend la décision de la municipalité au sujet de nouvelles dispositions et conditions du projet.

GASPE.

PONT SUR LA RIVIÈRE DU CAP CHAT.

Le 24 février, l'honorable M. E.-J. Flynn transmet à l'honorable Commissaire une requête du conseil municipal de St-Norbert du Cap Chat, demandant que le département ordonne l'étude du projet de construction du pont dont il était question dans une première requête, datée du 27 juillet 1888.

Le service technique, sans procéder à une étude sur les lieux mêmes où le pont devrait être établi, a recueilli un ensemble de renseignements permettant de tracer les grandes lignes d'après lesquelles le projet devrait être exécuté.

Ces renseignements ont été communiqués aux intéressés ; ceux-ci ont proposé au gouvernement un mode de répartition de la dépense qui n'est pas conforme aux conditions ordinaires imposées en cette matière. Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet par le département.

IBERVILLE.

PONT SUR LE RUISSEAU JONES, A SABREVOIS.

Le 8 février l'honorable Commissaire a fait connaître à M. J.-B. Beauregard secrétaire-trésorier de la corporation du comté d'Iberville, qu'il regrettait de ne pouvoir faire droit à la requête du 9 septembre 1889, le pont dont il s'agit n'ayant pas été construit dans les conditions auxquelles est subordonnée l'intervention du gouvernement.

JACQUES-CARTIER.

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

A la demande de l'honorable M. A. Boyer, M. P. P., et à la suite de la décision prise par le gouvernement fédéral de contribuer à la construction d'un pont, par l'établissement de deux estacades en bois et en pierre, destinées à réduire la portée du pont proprement dit, un complément d'étude est faite par le service technique, et l'honorable Commissaire accorde aux intéressés un nouveau délai pour l'exécution de l'ouvrage ; ce délai expire le 30 juin 1891.

Tous les plans et les renseignements qui concernent cette affaire ont été adressés le 14 août à l'honorable A. Boyer, avec prière de les communiquer aux intéressés, en les invitant à prendre une décision dans le plus bref délai possible.

JOLIETTE.

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

Les travaux de maçonnerie ont été commencés le 26 mai ; ils étaient entièrement terminés le 11 juin.

Les matériaux de la superstructure métallique étaient approvisionnés au commencement du mois de juillet et le montage a commencé le 15 de ce mois ; il était entièrement terminé le 13 août.

A la suite de l'inspection à laquelle j'ai procédé en vue de la réception provisoire des travaux, j'ai ordonné qu'une nouvelle couche de peinture soit appliquée sur l'ouvrage, la dernière couche posée laissant à désirer.

Cet ordre sera exécuté par l'entrepreneur dans le courant du mois d'octobre. Une somme de deux cents piastres a été retenue sur le montant du prix de l'entreprise, en garantie de l'exécution de ce travail.

KAMOURASKA.

PONT SUR LA RIVIÈRE KAMOURASKA, ROUTE DE ST-PASCHAL A KAMOURASKA.

Les travaux de parachèvement de la superstructure métallique, et notamment le peinturage, ont été exécutés dans le courant de l'été.

Le prix d'adjudication de la superstructure était de \$5,720.00; il a été payé jusqu'à ce jour \$5,293.44, laissant une balance de \$426.56 en faveur de l'entrepreneur, dont \$276.56 payables au sieur C.-G. Beaulieu, et \$150.00 payables à la Société Métallurgique de Bruxelles, en vertu du transport consenti en sa faveur par le dit C.-G. Beaulieu.

La municipalité a également fait exécuter quelques menus travaux aux abords du pont, qui est aujourd'hui complètement terminé.

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

Pendant l'hiver les piloïs destinés aux fondations de la culée sud ont été approvisionnés; le battage a commencé le 21 avril. En même temps les maçonneries proprement dites étaient exécutées sur la rive nord. A diverses reprises les travaux ont été interrompus aux époques des grandes marées, les batardeaux ayant été submergés.

Actuellement la culée nord est presque entièrement achevée, et les maçonneries de la culée sud sont commencées; selon toutes prévisions, les travaux de maçonnerie seront entièrement terminés vers le 15 octobre. Les difficultés extraordinaires rencontrées dans l'exécution des fondations, par suite de la nature du terrain, en provoquant des retards considérables, ont aussi donné lieu à une dépense imprévue évaluée à environ \$4,150. L'honorable Commissaire ayant décidé que le gouvernement prendrait à sa charge cette dépense supplémentaire, il a été payé le 11 juin, à titre d'acompte, au secrétaire-trésorier de la municipalité de la rivière Ouelle, une somme de \$4,000.

D'après les termes de la convention du 8 octobre 1889, citée dans mon rapport de l'année dernière, l'entrepreneur de la superstructure, le sieur C.-G. Beaulieu, devait commencer le montage le 1er août dernier et le terminer avant

le 1er octobre. Malgré les rappels qui lui ont été adressés, cet entrepreneur n'a pas encore commencé l'ouvrage ; il a seulement fait transporter les matériaux à pied d'œuvre.

Un différend a surgi entre M. Beaulieu et le département au sujet de l'exécution de la 6e clause de la convention prérappelée. Une note au montant de \$1,949.30 a été présentée par l'entrepreneur, pour frais de déchargement et d'emmagasinage des matériaux du pont. Cette note a été réduite par le service technique à \$640.50. L'affaire est actuellement soumise à l'examen de l'honorable Commissaire.

Le prix de l'entreprise s'élève, au total, à \$15,352.50, en vertu des nouvelles dimensions adoptées et de l'augmentation du poids de la superstructure. Il a été payé, jusqu'à ce jour, sur réception des matériaux, une somme de \$11,534.05, laissant en faveur de l'entrepreneur, M. C.-G. Beaulieu, une balance de \$3,818.45 qui sera payable après l'achèvement complet du pont.

LEVIS.

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

Les travaux de montage et de rivetage de la superstructure ont été poursuivis pendant l'hiver, avec beaucoup d'activité, mais ils ont été interrompus à maintes reprises par le mauvais temps.

Le travail était entièrement achevé le 6 mars et le pont était solennellement inauguré le 7 du même mois.

Lors de l'approvisionnement des matériaux à pied d'œuvre, il a été payé au constructeur, la "Société Anonyme Internationale" de Braine-le-Comte, Belgique, en vertu d'un transport fait en sa faveur par l'entrepreneur Charlebois, une somme de \$10,000. D'après les conventions intervenues, il y aura lieu de payer à la dite société une somme de \$30,000, pour solde de tout compte, le 15 avril 1892.

Les acquisitions de terrain pour l'établissement d'une côte-approche, ont été effectuées, au nom du gouvernement, par les sieurs A. Blouin et A. Gagné,

dûment commissionnés à cet effet, et les actes notariés, en due forme, ont été fournis au département.

Les travaux de construction de cette côte ont été exécutés pendant l'hiver, d'après les plans et devis dressés par M. l'ingénieur Vallée, chargé de ce travail, en mon absence.

Dans l'exécution de cet ouvrage, les entrepreneurs n'ont pas donné satisfaction ; malgré les efforts faits par le service technique pour hâter l'exécution des travaux, comprenant le parachèvement des maçonneries, ceux-ci n'ont pu être terminés que le 4 juillet au lieu du 15 janvier, date fixée par le contrat.

En vertu des actes de vente passés avec les sieurs Etienne Roberge et Louis Lambert, une côte d'accès à la côte principale devait être construite entre leurs propriétés, par les entrepreneurs. L'ouvrage exécuté ne satisfait pas les intéressés. En attendant que cette difficulté soit réglée entre les parties, le département a retenu sur le montant de \$7,800.00 dû aux entrepreneurs, une somme de \$500.00.

D'accord avec l'entrepreneur général des travaux, M. A. Charlebois, l'exécution du chemin de raccordement du côté ouest a été confiée aux sieurs Pâquet et Powers, de Lévis, moyennant le prix de \$870.00, et cette somme a été prélevée sur le montant qui restait dû à M. Charlebois.

Le 14 août, l'honorable Commissaire a décidé de faire poser, aux extrémités de cet important ouvrage d'art, des frontons, destinés à compléter les portiques d'entrée. Cet ouvrage a été confié, moyennant la somme de \$300.00, à M. A. Lacroix, qui avait dirigé les travaux de montage de la superstructure métallique. Les frontons seront posés dans les premiers jours du mois d'octobre.

A la suite de fortes pluies, des éboulements se sont produits dans la côte-approche du côté est, dès la fin du mois de juillet. Après une enquête minutieuse, il est reconnu que ces éboulements sont occasionnés principalement par un affaissement du sol, sous le poids des remblais ; les entrepreneurs sont donc exonérés de toute responsabilité. Il y aura lieu de laisser les tassements se produire jusqu'au printemps prochain, en prenant, d'ici à cette époque, les mesures nécessaires pour empêcher des accidents. Après le dégel du printemps, les remblais et le terrain inférieur pourront être considérés comme ayant pris

leur forme d'équilibre stable, et des réparations définitives pourront alors être exécutées.

Les éboulements ont occasionné quelques dégâts à un hangar appartenant à M. L. Martineau ; il a été payé de ce chef, au propriétaire lésé, une somme de \$25.00 pour tous frais et dommages.

MASKINONGE.

PONT SUR LA PETITE RIVIÈRE DU LOUP, A LOUISEVILLE.

L'inspection des culées, construites par les soins des autorités municipales, a laissé des doutes sur leur parfaite solidité, et je n'ai pas voulu assumer la responsabilité de faire établir un pont métallique sur ces supports.

Les municipalités s'étant déclarées prêtes à encourir cette responsabilité, le département a passé outre, et ordre a été donné à la compagnie " The Dominion Bridge Co., " le 23 avril, de procéder à la construction de cet ouvrage.

Quelques modifications apportées aux plans ont fait porter le prix à \$1,080 au lieu de \$1,000, montant du contrat passé le 4 octobre 1889.

Cet ouvrage eût pu facilement être terminé le 1er juillet, si la compagnie, qui en était chargée avait apporté à l'exécution de cet ouvrage toute l'activité qu'on était en droit d'exiger.

Il reste actuellement à appliquer sur le pont les deux dernières couches de peinture et à exécuter quelques menus ouvrages de parachèvement.

MEGANTIC.

PONT SUR LA RIVIÈRE BLANCHE, A PLESSISVILLE.

Les travaux de réparation des culées n'ont pu être exécutés complètement, l'automne dernier, à cause de la grande hauteur des eaux ; le pied des culées n'a pu être réparé.

Malgré les avertissements qui leur ont été adressés, les autorités municipales ont, jusqu'à ce jour, négligé de faire exécuter cet ouvrage et j'ai cru devoir, en conséquence, décliner toute responsabilité au sujet des accidents qui pourraient en résulter : j'en ai informé la municipalité le 22 septembre courant.

Les matériaux de la superstructure métallique étaient soumis à ma réception, le 10 juin, et l'ouvrage était complètement terminé au commencement du mois de juillet, à mon entière satisfaction. Le dernier paiement, dû pour cette entreprise à la Société Anonyme Internationale, de Braine-le-Comte, Belgique, vient d'être ordonné.

MONTMAGNY.

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

Le brise-glace qui devait être établi en amont de la pile centrale, a été construit, sous la surveillance d'un agent du département, dans le courant des mois de mars et avril.

Le lambris du brise-glace, qui n'avait pu être posé complètement à cette époque à cause de la hauteur des eaux, a été terminé pendant le mois de juillet.

La subvention de \$300 promise de ce chef aux intéressés, a été payée en deux fois, savoir : \$100 le 3 mai et \$200 le 22 août.

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

Le 31 mai, l'honorable Commissaire décide que le département se chargera de la construction de ce pont, comprenant tant les maçonneries que la superstructure métallique, à la condition que la municipalité paie au gouvernement une somme de \$4,000 et se charge, ultérieurement, de l'entretien de cet ouvrage qui restera sa propriété.

Les intéressés acceptent ces conditions, et le conseil municipal procède immédiatement à toutes les formalités requises.

Les plans et devis des ouvrages en maçonnerie sont dressés le 28 juin ; des soumissions sont reçues le 20 août, et l'entreprise est confiée à M. Frs.

Soucy, au prix de \$2,975.00 pour les travaux à exécuter à forfait, et moyennant les prix renseignés au bordereau annexé au devis, pour les travaux non compris dans le forfait.

Les plans et devis de la superstructure métallique sont dressés le 1er septembre dernier. Les soumissions seront reçues le 21 octobre courant.

NAPIERVILLE

PONT SUR LA RIVIÈRE LA TORTUE A ST-EDOUARD.

Le 13 mars, à la demande de M. Eugène Lafontaine, ex-M. P. P., l'honorable Commissaire accorde à la municipalité un nouveau délai, expirant le 1er juillet, pour faire connaître ses intentions au sujet de la construction du pont dont il s'agit.

Depuis cette époque, les intéressés n'ont plus adressé au département aucune communication relative à cet objet.

OTTAWA.

PONT SUR LA RIVIÈRE OTTAWA, AU LONG SAULT.

A la demande de M. C. A. McCool, appuyé par M. W. J. Poupore, M. P. P., l'honorable Commissaire décide, le 13 mars dernier, que la somme de \$4,000 promise antérieurement pour la construction du pont, sera laissée à la disposition des intéressés jusqu'au 30 juin, sous réserve des conditions stipulées.

A la suite d'une démarche faite par MM. C. A. McCool, F. Cochrane et J. Longhrin, auprès de l'honorable Commissaire, celui-ci prolonge jusqu'au 30 juin 1891 le délai qui devait expirer le 30 juin dernier. Cette décision a été prise le 30 juin et a été immédiatement communiquée aux intéressés.

PORTNEUF.

PONT SUR LA RIVIÈRE STE-ANNE, A ST-RAYMOND.

Le 6 février, le délai de garantie pour la superstructure métallique étant expiré, l'honorable Commissaire, sur la proposition de l'ingénieur-directeur, offre pour solde de compte, au constructeur, "The Dominion Bridge Co." de Lachine, la somme de \$628.38, impliquant une retenue de \$121.62 infligée pour réparation de dommages occasionnés à la municipalité par les retards dans l'exécution des ouvrages. La somme de \$121.62 avait été payée par le gouvernement à la municipalité, en la prélevant sur le montant de \$750.00 retenu en garantie.

Cette offre a été acceptée par la société en cause, et le règlement de compte définitif a été effectué le 13 février.

PONT SUR LA RIVIÈRE LACHEVROTIÈRE, A DESCHAMBAULT.

La demande déjà produite le 8 mars 1889, a été renouvelée le 28 janvier 1890 par M. Z. Perrault, maire de Deschambault; elle était appuyée par M. J. Tessier, M. P. P.

De l'étude ordonnée par l'honorable Commissaire et à laquelle il a été procédé le 17 avril, il résulte que les frais de construction des culées et d'aménagement des abords seraient en disproportion avec l'importance de la superstructure, qui ne devait avoir que 50 pieds de portée. Les évaluations faites en ce sens par le service technique sont communiquées le 28 avril aux intéressés, par l'intermédiaire de M. J. Tessier et de M. le maire Z. Perrault. Ces communications étant restées sans suite, il y a lieu d'admettre que les intéressés ont renoncé à leur projet.

ROUVILLE.

PONT SUR LA RIVIÈRE DES HURONS, A ST-MATHIAS.

A la suite des démarches faites par les autorités municipales et par feu M. Iareau, ancien député du comté, le gouvernement a pris en considération la

demande de subvention qui lui avait été adressée en vue d'aider la municipalité à s'acquitter de la dette qu'elle avait contractée pour le pont en fer qu'elle a fait construire sur la rivière des Hurons, devançant en quelque sorte la politique du gouvernement en cette matière.

Le montant de la subvention avait été fixé à \$500, d'accord avec M. Lareau, qui avait reconnu que, dans les circonstances de l'affaire, c'était là toute la contribution sur laquelle la municipalité pouvait compter de la part du gouvernement. Cette somme de \$250 a été payée le 19 septembre écoulé.

ST-HYACINTHE.

PONTS RELIANT LA VILLE DE ST-HYACINTHE A LA RIVE SUD DE LA RIVIÈRE YAMASKA.

Le 29 mai l'ingénieur-directeur dresse le rapport exposant le résultat des études faites par le service technique. Les deux ponts dont il s'agit sont désignés sous les noms de " Pont Barsalou " et " Pont Morrisson."

Le coût de la reconstruction du premier est évalué à \$6,375 pour la maçonnerie et à \$28,000 pour la superstructure métallique, ayant 18 pieds de largeur de voie charretière ; dans cette dernière dépense, les intéressés auraient à contribuer jusqu'à concurrence de \$7,300, valeur conventionnelle d'une superstructure neuve en bois.

Pour le pont Morrisson, ces sommes seraient respectivement de \$8,320, \$17,500 et \$4,370.

Copie de ce rapport a été adressé, à sa demande, à l'honorable Premier ministre, le 30 mai dernier.

ST-JEAN.

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

Par suite de certains défauts de forme dans les procédures introduites devant le conseil de comté, par les municipalités intéressées, il a été impossible à celles-ci de faire exécuter les culées en maçonnerie du pont dans le courant de l'été, comme elles s'y étaient obligées.

Toutes les formalités doivent être reprises, à nouveaux frais, et la construction ne pourra se faire qu'au printemps prochain.

Dès le 12 mai les matériaux de la superstructure étaient arrivés à destination. Ils ont été reçus et emmagasinés, en attendant l'époque où le montage pourra en être effectué. Sur réception de ces matériaux, il a été payé à la Société Anonyme Internationale une somme de \$1,775.00. Il y aura lieu de s'entendre avec cette compagnie au sujet du montage retardé d'une année, et au sujet du paiement des \$1,000.00 retenues de ce chef sur le montant total de l'entreprise.

TEMISCOUATA.

PONT SUR LA RIVIÈRE DU LOUP, A FRASERVILLE.

M. M. Deschênes, secrétaire du conseil de ville de Fraserville, a fait connaître le 19 février à l'honorable Commissaire, que ce conseil renonçait au projet de construction du pont dont il s'agit.

YAMASKA.

PONT SUR LA RIVIÈRE AUX VACHES, A ST-PIE DE DEGUIRE.

Dans le rapport général de 1889, ce pont a été désigné par erreur sous le nom de "pont sur la rivière Yamaska, à St-Pie de Deguire."

L'exécution des ouvrages métalliques ayant été retardée jusqu'au printemps dernier, alors que les intéressés avaient déjà fini de démolir l'ancien pont, il a été nécessaire d'établir un pont provisoire.

Le gouvernement avait provoqué ce retard par mesure d'économie, en raison de la différence notable entre les prix présentés par les soumissionnaires pour le montage d'hiver et pour le montage d'été. Aussi l'honorable Commissaire a-t-il jugé équitable d'intervenir pour deux-tiers dans la dépense extraordinaire imposée aux intéressés, auxquels il a été payé, de ce chef, le 31 mars, une somme de \$65.00.

Le montage de la superstructure a eu lieu dans le courant du mois de juin.

Le montant de l'entreprise a été payé en trois fois aux constructeurs, la Société Anonyme Internationale, savoir : \$760.00 le 11 juillet, \$250.00 le 26 août et \$150, pour solde de compte, le 30 septembre.

2^E PARTIE.

Ponts dont l'étude et les travaux ont été commencés depuis le 1er janvier 1890.

L'ISLET.

PONT SUR LA RIVIÈRE LA TORTUE, A L'ISLET.

Le 7 janvier, le département a reçu notification d'une requête, datée du 13 novembre 1889, par laquelle M. Geo. Bernier, maire de l'Islet, sollicite, au nom du conseil municipal, l'aide du gouvernement pour la construction du pont dont il s'agit.

L'étude de l'avant-projet est faite le 11 mars par l'ingénieur-directeur et le résultat en est immédiatement communiqué aux intéressés.

Le 1er avril, le département reçoit communication des résolutions par lesquelles le conseil municipal consent à se soumettre aux conditions imposées, et l'honorable Commissaire donne l'ordre de procéder à la mise en adjudication des travaux.

Les plans et devis des travaux de maçonnerie sont dressés le 29 avril, et communiqués, en copie, aux autorités municipales. Celles-ci confient l'entreprise, le 28 juillet, à M. A. Pampalon, avec l'approbation de l'honorable Commissaire. Les travaux ont commencé le 26 septembre; ils doivent être terminés le 17 octobre, en vertu des prescriptions du cahier des charges.

La municipalité devra payer au gouvernement la somme de \$710, valeur d'une superstructure neuve en bois, avant qu'il soit procédé à la pose de la superstructure métallique.

L'entreprise, pour cette dernière partie de l'ouvrage, a été réunie avec celle de la superstructure du pont de St-Eugène, dont il sera question ci-dessous.

L'exposé relatif à ces travaux sera fait simultanément pour les deux ponts.

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

A la demande de M. M. Dechêne, M. P. P., l'ingénieur-directeur a procédé, le 11 mars, à l'étude de l'avant-projet, dont les résultats ont été communiqués à la municipalité le 20 du même mois.

La part contributive de la muninipalité dans le coût de la superstructure s'élève à \$650.00. A la demande des intéressés, l'honorable Commissaire consent à ce que le paiement de cette somme soit fait en deux fois, savoir : \$200.00 avant la construction du pont, et \$450.00 par un chèque accepté par une banque et payable le 15 mai 1891.

Le cahier des charges relatif aux travaux de construction des culées a été transmis au secrétaire-trésorier de St-Eugène, le 27 juin.

La municipalité n'a pas encore procédé à l'adjudication de ces travaux malgré les instances du service technique.

Superstructures métalliques des deux ponts précédents.

Le cahier des charges relatif aux travaux de construction de ces deux ponts a été dressé dès le 10 mai dernier.

Le pont de l'Islet comporte une seule travée de 115 pieds d'ouverture et de 18 pieds de largeur ; celui de St-Eugène a 16 pieds de largeur ; sa longueur avait été fixée primitivement à 100 pieds, mais il a été reconnu nécessaire, plus tard, de la porter à 115 pieds.

Les soumissions ont été demandées le 16 mai ; elles ont été reçues le 17 juin. Une seule soumission a été présentée par la Société Anonyme Internationale, de Braine-le-Comte, Belgique.

Le rapport de l'ingénieur-directeur conclut au rejet de cette soumission, en se basant sur les prix trop élevés demandés par le soumissionnaire. Ce rapport suggère, en même temps, de confier l'entreprise à la compagnie dite : " The Dominion Bridge Co.," à la condition que celle-ci consente à accepter le prix de \$6.16 les 100 lbs. C'est à ce prix qu'avait été adjugé, quelques jours plus tôt, à la Société Anonyme Internationale, l'entreprise du pont de Farnham, dont il sera question plus loin.

Cette proposition est approuvée par l'honorable Commissaire et est acceptée le 21 juin par la compagnie en cause, qui est invitée à faire parvenir au dépar-

tement, à titre de cautionnement, un chèque au montant de \$1,200. La compagnie n'a pas encore satisfait à cette invitation.

Les plans des ouvrages devaient être fournis vingt jours après l'approbation de la soumission; ceux du pont de St-Eugène sont arrivés au département en temps utile, ceux du pont de l'Islet, avec soixante et sept jours de retard.

D'après les conditions du cahier des charges, ces ponts devaient être entièrement achevés le 8 novembre prochain. Comme les matériaux destinés à leur construction n'ont pas encore été soumis à l'inspection du service technique, il est certain, dès aujourd'hui, que ces travaux subiront des retards considérables.

MISSISQUOI.

PONT SUR LA RIVIÈRE YAMASKA, A FARNHAM.

Une première demande avait été introduite le 28 juin 1889; mais il n'y avait été donné d'autre suite qu'un accusé de réception et la communication aux pétitionnaires des conditions ordinaires.

L'étude de cette affaire a été reprise le 15 mars, date à laquelle l'ingénieur-directeur a procédé à l'inspection des lieux, à la suite d'une demande verbale faite par M. le docteur Comeau, maire de Farnham, à l'honorable Commissaire.

Le 1er avril, le conseil municipal, auquel les estimations de l'ingénieur avaient été communiquées, s'est déclaré prêt à se charger de la part qui devait lui incomber dans les dépenses, et le gouvernement a résolu de faire procéder à la construction du pont dont il s'agit.

Le 26 avril les plans et devis des supports en maçonnerie sont adressés aux autorités municipales, et l'entreprise en est confiée le 12 juin à M. Frs. Lemoine, pour la somme de \$5,000.00, pour les maçonneries proprement dites. Les travaux d'appropriation des abords seront exécutés à bordereau de prix.

Les travaux ont été commencés dans les premiers jours du mois de juillet; mais des crues d'eau les ont entravés à diverses reprises et ont même enlevé complètement le batardeau qui avait été établi dans le lit de la rivière, en vue de la construction de la pile centrale. Aussi le travail des maçons n'a-t-il pu être entamé que le 21 septembre, alors qu'en vertu des conditions du contrat l'ouvrage devait être entièrement terminé le 22 septembre.

L'exécution de ces travaux suit actuellement son cours normal ; ils seront terminés avant la fin du mois d'octobre. Il restera alors à aménager les abords du pont.

Le secrétaire-trésorier de la municipalité a fait parvenir, le 31 mai, au département, la somme de \$3,400 due au gouvernement à titre de part contributive dans le coût de la superstructure métallique.

Les plans et devis de celle-ci ont été dressés le 18 avril et les soumissions ont été reçues le 10 juin. La plus basse soumission, au montant de \$16,966, a été déposée par la Société Anonyme Internationale, de Braine-le-Comte, à laquelle l'entreprise a été adjugée. La soumission immédiatement supérieure avait été présentée par la Compagnie "The Dominion Bridge Co", et s'élevait à \$17,950.00.

Le nouveau pont sera composé de deux travées ayant chacune 143 pieds 6 pouces d'ouverture, reposant sur deux culées et séparées par une pile de 7 pieds 6 pouces de largeur. La longueur totale de la superstructure métallique, appuis compris, sera de 302 pieds. La voie charretière aura 16 pieds de largeur ; de part et d'autre de celle-ci, extérieurement aux longerons, rèneront deux trottoirs pour piétons, de 3 pieds 6 pouces de largeur, supportés par des consoles en encorbellement.

On s'occupe actuellement du montage du pont de service. Les matériaux de la superstructure seront approvisionnés à pied d'œuvre avant le 15 octobre courant, et tout fait prévoir que le pont sera terminé et prêt à être livré à la circulation, au commencement du mois de décembre.

RICHMOND.

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

Un certain nombre de propriétaires de Brompton adressent, le 7 février, à l'honorable Commissaire, une requête en vue d'obtenir l'intervention du gouvernement dans les frais de construction du pont dont il s'agit. Cette requête est reproduite officiellement le 4 mars 1890, au nom du conseil du township de Brompton, par le révérend M. Lévesque, curé, et par M. W. Wright, secrétaire-trésorier.

L'inspection des lieux est faite le 21 mars par l'ingénieur-directeur et une copie de son rapport, daté du 31 mars, est adressée le 2 avril, à monsieur le maire de Brompton. Les intéressés ayant souscrit aux conditions imposées par le gouvernement, celui-ci fait connaître le 9 mai, aux autorités municipales, qu'il accorde le pont demandé. Celles-ci auront à verser au trésor, la somme de \$1.960.00 et à faire construire les culées, dont le devis leur a été adressé le 20 juin.

Le 25 août, le secrétaire-trésorier adresse au département la somme de \$1960.00 due par la municipalité. Celle-ci confie, le même jour, l'entreprise des travaux de maçonnerie, à M. Frs. Lemoine. Ces travaux doivent être terminés le 1er novembre. Ils seront commencés dans peu de jours.

Le 6 juin les plans et devis relatifs à la superstructure métallique sont soumis à l'approbation de l'honorable Commissaire, et les soumissions sont demandées pour le 10 juillet.

La soumission la plus basse, proposée par la compagnie "The Dominion Bridge Co.," au montant de \$16,344.00 est approuvée. La soumission immédiatement supérieure avait été déposée par la Société Anonyme Internationale, de Braine-le-Comte, et s'élevait à \$16,510.00, n'excédant donc la plus basse que de \$166.00. Une troisième soumission, émanant de la société "La Métallurgique," de Bruxelles, s'élevait à \$17,625.00. Enfin, une quatrième soumission avait été déposée par la "Société des Ponts et Travaux en fer", de Paris; elle se montait à \$21,750.00, non compris les droits de douane, les frais de transport à pied d'œuvre, et d'autres ouvrages accessoires, ce qui aurait porté le coût total de la construction métallique à \$26,750.00 environ.

Les plans de détail de la superstructure ont été soumis le 24 août, par l'entrepreneur, à l'approbation de l'ingénieur-directeur. D'après les conditions du contrat, le pont doit être entièrement achevé et posé le 10 décembre prochain.

3^E PARTIE.

**Ponts dont l'étude a été commencée après le 1er janvier 1890,
mais dont les travaux ne sont pas encore entamés.**

BEAUCE.

PONT SUR LA RIVIÈRE CHAUDIÈRE, A ST-JOSEPH.

A la suite d'une requête des contribuables des corporations de la paroisse et du village de St-Joseph, datée du mois de décembre 1889 et parvenue au département le 7 janvier 1890, les conseils intéressés sont invités à se prononcer au sujet du projet de pont métallique.

Par résolution en date du 6 mars, ces conseils décident d'accepter en principe les conditions ordinaires du gouvernement, et celui-ci fait procéder le 11 avril, à une étude préliminaire du projet.

Du rapport de l'ingénieur-directeur il résulte que le pont nouveau devrait avoir deux travées de 190 pieds d'ouverture chacune. Le coût des culées et de la pile centrale, en maçonnerie au ciment de Portland, serait approximativement de \$8,000.00; la valeur d'une superstructure en bois est estimée à \$3,500.00 et représente la part contributive des municipalités dans le prix de la superstructure métallique. La dépense incombant au gouvernement serait d'environ \$17,400.00.

Le 27 mai ces évaluations sont communiquées à M. Z. Vézina, maire de St-Joseph, en lui faisant connaître que le gouvernement verra s'il y a lieu pour lui de s'engager, aussitôt que les intéressés se seront déclarés prêts à encourir la part de responsabilité qui leur incombe.

Cette communication est restée sans réponse jusqu'à ce jour.

QUEBEC.

PONT SUR LA RIVIÈRE JACQUES-CARTIER, A VALCARTIER.

A la demande de M. Chs. Fitzpatrick, M. P. P., et par ordre de l'honorable Commissaire, l'ingénieur-directeur procède, le 29 août, à l'étude de l'avant-projet de reconstruction du pont établi sur la rivière Jacques-Cartier, à Valcartier. Cet ouvrage est actuellement en très-mauvais état et sa reconstruction présente un caractère d'urgence incontestable.

Le nouveau pont serait en une seule travée de 184 pieds de portée et de 16 pieds de largeur de voie. Les culées en maçonnerie coûteraient environ \$3,600.00 ; une superstructure neuve en bois est évaluée à \$1,400.00. Le pont métallique coûterait approximativement \$10,500.00.

Le 29 septembre, l'honorable Commissaire invite M. Fitzpatrick à faire connaître aux intéressés que si ceux-ci sont disposés à payer au département la somme de \$5,000.00, le gouvernement se chargera de la construction complète du pont, comprenant la maçonnerie et la superstructure métallique.

Le département attend la réponse des intéressés à cette proposition.

4^E PARTIE.

Demandes de subventions, auxquelles il n'a pas encore été donné suite.

Depuis le 1^{er} janvier 1890 jusqu'à ce jour, il a été adressé à l'honorable Commissaire huit demandes de subventions pour la construction de ponts métalliques, auxquelles il n'a encore été donné d'autre suite qu'un accusé de réception ou la communication aux intéressés, des conditions ordinaires. Ces requêtes feront l'objet d'études ultérieures, en temps utile pour qu'il puisse être donné suite, dans le courant de l'année prochaine, à celles d'entre elles qui paraîtront de nature à être prises en considération.

Le tableau suivant donne l'indication du comté et de la municipalité d'où émane chacune de ces requêtes, avec mention de la rivière sur laquelle le pont devrait être établi.

Arthabaska.—Pont sur la rivière Noire, à Ste-Clotilde de Horton.

Beauharnois.—Pont à l'extrémité du quai construit par le gouvernement fédéral, à Valleyfield.

Bellechasse.—Pont sur la rivière " Le Bras," entre St-Raphaël et St-Valier.

Huntingdon.—Pont sur la rivière English, entre le 1^{er} et le 2^e rang de Hemmingford.

Joliette.—Pont sur la rivière Ouareau, entre St-Paul et Ste-Marie Salomé.

Nicolet.—Pont sur la rivière Bécancour, entre St-Célestin et Ste-Gertrude.

Ottawa.—Pont interprovincial, entre Britannia et Deschênes.

Shefford.—Pont sur la rivière Blanche, à Roxton.

CONCLUSIONS.

On voit, par ce qui précède, que les travaux de construction de ponts métalliques dans la province prennent une importance de plus en plus considérable.

Votre service technique, monsieur le Ministre, s'est efforcé de suffire à la besogne énorme à laquelle il a été obligé de faire face et d'assurer aux ouvrages, dans tous leurs détails, le plus haut degré de perfection possible.

Tant pour les supports en maçonnerie que pour les superstructures métalliques, l'on n'a admis que des matériaux de toute première qualité : la pierre est saine et dure, taillée avec soin sur les lits et dans les joints ;—le ciment est de l'espèce dite " de Portland " et n'a jamais été mis en œuvre sans avoir été soumis, au préalable, à des essais minutieux ; les marques trouvées les meilleures ont seules été admises ;—les aciers et les fers mis en œuvre ont généralement dépassé les limites de résistance et d'élasticité imposées par les cahiers des charges ; ils répondent à toutes les autres conditions prescrites au cahier général des charges et qui sont de nature à leur assurer tous les caractères d'un métal de toute première qualité. Partout aussi on a veillé à ce que l'exécution réponde, par la perfection du travail, aux qualités des matériaux employés.

Les instructions les plus sévères ont été données aux agents chargés de la surveillance des travaux de maçonnerie, et j'ai toujours eu soin d'aller me rendre compte par moi-même, de temps à autre, que ces instructions sont ponctuellement observées. Le travail métallurgique, tant aux usines que sur les chantiers, est suivi de près, dans tous ses détails ; il n'est pas un joint, pas un rivet qui ne soit examiné par les ingénieurs.

Aussi, je crois pouvoir affirmer, M. le Ministre, que les ponts métalliques construits sous les auspices de votre département, peuvent, sans crainte, être soumis à la critique des censeurs les plus sévères.

Est-ce à dire qu'ils ne soient susceptibles d'aucun perfectionnement ? Il n'en est certes pas ainsi, et je tiens à signaler ici quelques mesures qui me paraissent de nature à atteindre ce résultat.

Les conditions auxquelles votre département subordonne l'octroi de subventions pour la construction des ponts métalliques, impliquent la construction des piles et culées en maçonneries aux frais et par les soins des autorités muni-

cipales, sous la direction du service technique du gouvernement. C'est donc aux municipalités qu'incombe le soin de donner les contrats pour cette partie du travail ; c'est à elles qu'il appartient d'en payer le montant et d'opérer les retenues que pourrait avoir encourues l'entrepreneur, pour contravention à quelque clause des cahiers des charges.

C'est, d'autre part, à vos ingénieurs qu'appartient le soin de veiller à la bonne exécution de l'ouvrage, de donner aux entrepreneurs toutes instructions dans ce but, et d'appliquer les clauses des cahiers de charges.

Il y a donc là une double autorité agissant à l'égard de l'entrepreneur ; il peut arriver (le cas s'est produit déjà plusieurs fois) que certaines explications verbales données par les autorités municipales lors de l'adjudication des travaux, ne soient pas conformes aux clauses des devis, soit parce que ces clauses ont été mal interprétées, soit parce qu'on a cru, à tort, pouvoir y déroger sans inconvénient.

De là résultent des difficultés, des lenteurs, des conflits éminemment nuisibles à la bonne marche des travaux.

Le moyen d'obvier à ces inconvénients consisterait dans l'adoption d'un système en vertu duquel les municipalités auraient à payer au gouvernement le prix des maçonneries, d'après l'évaluation faite par les ingénieurs, en même temps que la valeur d'une superstructure neuve en bois. Le gouvernement se chargerait de l'exécution intégrale de toutes les parties de l'ouvrage, qui serait ensuite remis aux municipalités en pleine propriété, après avoir été entièrement fini et parachevé. Ce mode de procéder a l'avantage de décharger la municipalité de toute responsabilité quelconque dans l'exécution du pont, et d'assurer plus d'activité et d'unité dans la direction des travaux.

A titre de mesure transitoire on pourrait laisser aux municipalités en cause le choix entre les deux systèmes, en ayant soin de faire ressortir, à leurs yeux, les grands avantages du dernier.

En ce qui concerne les ouvrages métalliques, j'ai cru devoir, au début, et en vue de favoriser, dans des limites équitables, l'industrie nationale, faire preuve d'une certaine indulgence à l'égard des établissements industriels qui manquaient d'expérience dans l'exécution d'ouvrages des types adoptés par le gouvernement, c'est-à-dire de charpentes entièrement rivées. Cette indulgence, bien entendu, s'est trouvée, dans tous les cas, bornée aux limites compatibles avec une exécution satisfaisante.

Aujourd'hui qu'un nombre assez considérable de ces ponts ont été construits et que l'on connaît, à n'en pas douter, les exigences du service technique du gouvernement et les moyens d'y satisfaire, pareille indulgence ne serait plus justifiée.

Aussi ai-je pris la résolution d'user d'une manière générale, à l'égard de tous les constructeurs, de la même sévérité, et j'ai eu l'occasion de constater que déjà cette attitude a produit les meilleurs résultats.

Je signalais dans mon rapport du 31 décembre dernier, que la période de tâtonnements, inévitable dans l'organisation de tout service nouveau, me paraissait dès lors écoulée, et qu'il ne restait qu'à persévérer et à progresser dans la voie où l'on s'était engagé.

C'est le but que je me suis efforcé d'atteindre et que je m'attacherai à poursuivre encore, en imprimant au service qui m'est provisoirement confié toute l'activité, en lui appliquant toutes les mesures de progrès dont il est susceptible.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, les assurances nouvelles de mes sentiments respectueux.

L'Ingénieur-Directeur,

(Signé)

GÉRARD MACQUET.

APPENDICE N^o 3.

CHEMINS DE FER.

BUREAU DES CHEMINS DE FER DE LA PROVINCE DE QUÉBEC.

A l'honorable P. GARNEAU,
Commissaire des Travaux Publics.

Monsieur le Commissaire,

La convocation des deux chambres de la Législature pour une session cet automne m'oblige de vous présenter, à une date plus rapprochée, le rapport général des actes administratifs de mon bureau, et des opérations qui ont eu lieu sur certains chemins de fer en construction, ou en voie de l'être, depuis le 1er de janvier dernier jusqu'à cette date.

D'après les tableaux A et B annexés à ce rapport, vous constaterez, entr'autres choses : 1^o les noms des chemins de fer et le nombre de milles subventionnés ; 2^o les montants des subventions accordées ; 3^o le nombre de milles complétés jusqu'au 1er octobre 1890 ; 4^o les sommes payées en acquittement de partie, ou de la totalité des subventions octroyées ; et 5^o les balances qui restent encore dues à certaines compagnies de chemins de fer.

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

Vient ensuite le tableau E, dans lequel M. L.-A. Vallée, l'un des ingénieurs attachés à votre département, donne l'énumération du nombre de milles de chemins de fer qui ont été construits, ou mis en exploitation, ou sont prêts à

l'être, en cette province, depuis le 1er de juillet 1867,—date de l'établissement de la Confédération canadienne,—jusqu'à ce jour.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Commissaire,

Votre très obéissant serviteur,

E. MOREAU,

Directeur des chemins de fer.

Québec, 1er octobre 1890.

CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

Les travaux qui restaient à par faire sur la section de près de 17 milles comprise entre St-Léonard et Nicolet, ont été complétés, en août dernier, d'après le rapport favorable de l'ingénieur du gouvernement, ainsi que la superstructure du pont métallique sur les piliers déjà érigés au travers de la branche N. E. de la rivière Nicolet.

A la demande de la compagnie, le comité des chemins de fer du Conseil Exécutif, se basant sur les données satisfaisantes de son ingénieur, a autorisé, avec la sanction du Lieutenant-Gouverneur en Conseil, le 3 de septembre dernier, l'ouverture officielle de la ligne de ce chemin de fer entre Drummondville et Nicolet, sur un parcours de 35.80 milles, au trafic régulier pour le transport des passagers et des marchandises, en toute sécurité pour le public voyageur sur cette voie ferrée. En sorte que ce chemin de fer est, déjà depuis quelque temps, en pleine exploitation et répond à l'attente des promoteurs de cette entreprise, en transportant sur les marchés les plus éloignés, comme les plus rapprochés, les multiples produits de cette région remarquable par la fécondité de son sol et les riches forêts qui y sont exploitées sur une vaste échelle.

La compagnie a décidé de continuer sa ligne depuis Drummondville jusqu'à Ste-Rosalie, près de St-Hyacinthe, pour la raccorder à cet endroit avec les chemins de fer le Grand Tronc et le Pacifique Canadien. La voie passe, par une ligne à peu près directe sur un parcours d'environ 27 milles, à travers les cantons de Grantham et d'Upton, dans les paroisses de Ste-Hélène, de St-Liboire, de St-Simon et de Ste-Rosalie, et servira ainsi de débouché en raccourci à cette région déjà en grande partie établie.

Les travaux sont poussés avec une telle activité sur ce prolongement de la ligne, qu'on a tout lieu d'espérer qu'ils seront achevés cet automne même pour permettre à des convois réguliers de circuler d'une seule course entre Nicolet et Ste-Rosalie avant la fin de la présente année.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE DES CHALEURS

Les difficultés dont j'ai signalé l'existence dans mon rapport de l'an dernier entre la compagnie et son entrepreneur, M. C. N. Armstrong, et entre ce dernier et les sous-entrepreneurs, MM. H. MacFarlane et Fils, ne sont pas encore arrivées à terme, et les procédures judiciaires se poursuivent devant les tribunaux à la suite de la mise en faillite de ces sous-entrepreneurs, dont les affaires sont en liquidation.

La conséquence de ces difficultés persistantes a été la suspension forcée des travaux sur les 70 milles déjà à peu près terminés entre Métapédia et la Petite Rivière Cascapédiac, et sur les 30 milles restant à compléter pour atteindre Paspébiac,—le terminus de cette section de 100 milles.

Les trains quotidiens—qui avaient circulé quelque temps sur les 60 premiers milles à peu près achevés,—ont dû interrompre leur marche régulière, au grand préjudice de la population établie dans cette région.

En ce qui regarde l'emploi des \$28,546.00 et des \$20,000.00 qui ont été mises par le trésor provincial à la disposition de M. J.-C. Langelier pour régler, à même la subvention payable à la compagnie sur les sections G, H et K de ce chemin de fer, les réclamations contrôlées à l'enquête et admises par les sous-entrepreneurs, je renvoie au rapport préliminaire de M. C. Langelier, publié dans le rapport général de ce département, pour 1889, et aux rapports subséquents, avec pièces à l'appui, que MM. Charles Langelier et J.-C. Langelier ont soumis, sous forme de réponses aux adresses ou ordres de la Chambre, votés durant la session de 1890, sur le résultat de leurs opérations respectives relativement aux difficultés existantes sur ce chemin de fer, et au règlement des réclamations en souffrance qui s'y sont produites.

CHEMIN DE FER LE GRAND ORIENTAL.

Les ouvrages en cours d'exécution, l'an dernier, sur la section comprise entre Nicolet et St-Grégoire, au point d'intersection de cette ligne à ce dernier endroit avec l'embranchement d'Arthabaska, — exploité par la compagnie le Grand-Tronc, — ont continué jusqu'à dernièrement, et sont à l'heure qu'il est à peu près complétés, sur un parcours d'environ $6\frac{3}{4}$ milles entre ces deux points, à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement. Du ballast et des rails ont été posés sur cette distance, et l'on vient d'achever de construire la gare et la remise à marchandises à Nicolet, si bien que des convois pourront bientôt circuler sur cette longueur pour le transport des passagers et des marchandises.

Peu d'ouvrages appréciables ont été ajoutés cette année à ceux que l'ingénieur du gouvernement avait constaté, dans son rapport de novembre dernier, exister sur la section comprise entre la rivière St-François ou St-Thomas de Pierreville et la Baie du Febvre, dans la direction de Nicolet, sur un parcours d'environ 6 milles, et dont la valeur estimative s'élevait alors à un chiffre de \$20,000.00, dont \$3,500.00 pour les frais d'exploration et localisation de la voie.

Il s'est produit, depuis janvier dernier, un nombre assez considérable de réclamations pour gages d'ouvriers, main-d'œuvre, matériaux et provisions fournis, etc., sur les deux sections ci-dessus de ce chemin de fer, et dont la plus grande partie se sont déclarées sur la section comprise entre St-Grégoire et Nicolet. La compagnie ayant négligé ou refusé de faire droit à ces réclamations, le gouvernement a jugé opportun, pour la protection des ouvriers, fournisseurs, etc., employés dans la construction de cette section, d'autoriser M. J.-A. Poirier, notaire, à St Grégoire, de s'enquérir du bien-fondé, ou non, des diverses réclamations en souffrance sur cette section, et d'en payer les montants admis par la compagnie, ou son représentant, comme légitimement dûs aux personnes en droit d'en exiger le recouvrement. Pour cet objet une somme totale de \$7,770.25 a été déduite sur la balance de la subvention déclarée être payable à la compagnie pour les quantités et la valeur des ouvrages exécutés sur cette section en mars dernier, et mise à la disposition de M. Poirier pour l'acquittement des réclamations produites et reconnues comme exigibles sur cette partie de la ligne.

M. Poirier est sur le point de vous envoyer le compte-rendu de ses opérations, avec un état détaillé des paiements qu'il a été autorisé à effectuer. Des comptes additionnels pour gages d'ouvriers, main-d'œuvre, etc., ont été tout récemment produits contre cette section. Il faudra, sans doute, faire droit à ces nouvelles

réclamations, en appliquant à leur règlement un montant équivalent sur la balance de la subvention payable à la compagnie sur cette partie de sa voie ferrée.

Relativement à la continuation de cette ligne,—(connue sous le nom de chemin de fer de la rive Sud,.)—depuis Nicolet jusqu'à Lévis, à travers les comtés de Verchères, Richelieu, Yamaska, Nicolet et Lotbinière, elle est encore à l'état de projet. Les promoteurs de cette entreprises s'emploient toujours activement à obtenir le concours des parlements d'Ottawa et de Québec, en vue de les faire contribuer dans les frais de construction immédiate de cette voie ferrée, dont l'achèvement créerait une ligne directe et continue, sur la rive sud du fleuve St-Laurent, entre Montréal et Sorel, et de là jusqu'à la Pointe-Lévy où ce chemin de fer se reliait à celui de l'Intercolonial pour atteindre Halifax par une voie de beaucoup plus courte que par les communications actuelles.

En ce qui regarde la section de ce chemin de fer s'étendant de Montréal à Sorel, quelques plaintes ayant été adressées au département sur l'état dangereux de la voie à certains endroits sur son parcours de 45 milles, la compagnie a été mise en demeure par le comité des chemins de fer du Conseil Exécutif d'exécuter, sans plus de délais, les réparations et améliorations nécessaires pour mettre le chemin en bon état d'exploitation, de manière à ne plus offrir aucun danger pour la sécurité du public voyageur.

La compagnie, désireuse de se conformer aux injonctions qui lui ont été faites par vos ordres, s'est mise à l'œuvre et a fait exécuter quelques réparations indispensables sur cette section pour la rendre moins dangereuse que par le passé pour le public voyageur, bien que les améliorations recommandées par l'ingénieur du gouvernement, dans son rapport de juillet dernier, n'aient pas encore été toutes effectuées.

Le 9 de septembre dernier on a continué les procédures dans la cause de Lamb, percepteur du revenu, *vs* le chemin de fer de Montréal et Sorel, devant la cour supérieure siégeant à Montréal.

Le gouvernement ayant fait émettre une saisie-arrêt après jugement sur partie de ce chemin de fer, en recouvrement de taxes provinciales, la compagnie a fait opposition à cette saisie, alléguant qu'elle aurait dû s'étendre à tout le matériel roulant, etc. Cette opposition a été contestée par M. Lamb, *ès-qualité*, et la cause est encore pendante sur ce point.

CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA GATINEAU.

M. Brennan, paie-maître à l'emploi de cette compagnie, est revenu dernièrement d'une visite d'inspection sur ce chemin de fer.

La voie est pourvue de rails jusqu'à Ironside. Six ou huit chars chargés de rails étaient, ces jours-ci, attendus de Montréal, pour être de suite transportés sur les lieux, afin d'en poursuivre activement la pose sur la voie dont les ouvrages de déblais et de remblais seront bientôt terminés sur un parcours d'environ 13 milles à partir de Hull sur la ligne projetée entre ce dernier endroit et le Désert. On s'attend que le train de construction se rendra à Chelsea dans quinze jours ou trois semaines.

M. Obalski, le directeur des mines, à l'emploi du gouvernement de la province, est récemment revenu à Québec, après une tournée d'inspection dans le comté de Pontiac et la Vallée de la Gatineau. M. Obalski a découvert de nouveaux gisements de mines dans les cantons de Cawood et Alleyn, et prédit que la construction de la voie ferrée de la vallée de la Gatineau aura pour conséquence le développement rapide de ces mines et des riches forêts qui parsèment cette vaste région.

CHEMIN DE FER DE LA MONTAGNE D'ORFORD.

Il n'a pas été fait d'autres travaux sur ce chemin depuis la date de la confection de ceux que j'ai énumérés dans mon rapport de 1889. On a cependant, apporté sur les lieux une certaine quantité de matériaux additionnels qui devront entrer dans la construction de la voie, dès que la compagnie sera en mesure de poursuivre son entreprise.

CHEMIN DE FER D'HEREFORD.

Tous les ouvrages d'art, qui restaient à parfaire sur cette ligne en décembre 1889, ont été complétés, dès le mois de février dernier, à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement, sur un parcours de près de 35 milles entre la station de Cookshire, au point de jonction avec le chemin de fer du Pacifique Canadien, et la frontière du Vermont, où il se raccorde avec le chemin de fer de Cûös et avec celui du Grand Tronc, à Stratford.

La compagnie a donné de l'extension à sa ligne par la construction d'un embranchement depuis Cookshire jusqu'à la station de Dudswell du chemin de fer le Québec-Central, sur une distance d'un peu plus de 13 milles, et en s'assurant la propriété, à la suite d'arrangements conclus avec la compagnie dite "The Dominion Lime Railway Company", de la voie ferrée déjà partiellement construite par cette dernière compagnie entre le point de jonction avec le chemin de fer le Québec-Central, à Dudswell, jusqu'aux carrières de chaux exploitées par la compagnie "Dominion" à "Lime Ridge," sur une longueur de près de 5 milles : ce qui donne à cet embranchement une longueur continue d'un peu plus de 18 milles entre Cookshire et "Lime Ridge."

Dans son rapport de janvier dernier, M. L.-A. Vallée, l'ingénieur du gouvernement, constate que tous les travaux qui ont été faits sur cet embranchement, aussi bien que sur la ligne principale, sont bien finis, à l'exception de quelques ouvrages —achevés depuis,—et que la voie est dans un assez bon état pour permettre l'ouverture du chemin au trafic régulier pour le transport des passagers et des marchandises. La compagnie d'Hereford n'a rien épargné pour faire de ces deux sections de sa ligne un chemin de première classe. La maçonnerie des ponts et ponceaux est des plus solides ; la superstructure de tous les ponts est en pin importé de Georgie, et construite et posée suivant le mode employé par le gouvernement fédéral sur les chemins de fer placés sous son contrôle. De plus, la voie est entièrement ballastée avec du gravier de premier choix.

Se basant sur les pouvoirs que lui confère la charte octroyée par le parlement du Canada, et, en particulier, sur la faculté de louer sa ligne à la compagnie du chemin de fer connu sous le nom de "Main Central," cette dernière compagnie a fait des arrangements avec celle d'Hereford pour louer et exploiter, durant un terme de 999 ans, le chemin de fer d'Hereford sur tout son parcours de près de 54 milles, à la condition de payer une redevance de 4% sur \$1,600,000, dont \$800,000 représentent des bons ou débetures, et une somme égale de fonds-capital. La compagnie dite "The Upper Cöös Railway" a conclu un arrangement de même nature avec celle du "Maine Central." En sorte que la compagnie de ce dernier chemin de fer est maintenant en possession d'une ligne,—en Canada,—s'étendant depuis "Lime Ridge,"—terminus-ouest de la voie ferrée d'Hereford, relié au "Québec Central,"—jusqu'à Cookshire, au point d'intersection avec le Pacifique Canadien, et de là jusqu'à "North-Stratford" sur le chemin de fer le Grand Tronc. Ces trois compagnies intéressées ont l'intention de continuer la ligne à partir de ce dernier endroit jusqu'à "North-Concord," de

manière à s'assurer un débouché raccourci par une ligne plus courte jusqu'aux bords de l'Atlantique.

Dans mon rapport de l'an dernier vous avez pu constater que M. J. P. Noyes, avocat, de Waterloo, avait été chargé par le gouvernement, en vertu d'une Commission Royale émise à cet effet, de faire une investigation sur le bien-fondé, ou non, des nombreuses réclamations qui avaient été produites dans ce département et entre ses mains par un fort contingent d'ouvriers, fournisseurs et autres employés dans la construction de ce chemin de fer, durant l'été et l'automne de 1888, contre MM. Shirley, Corbett & Cie, les sous-entrepreneurs qui, dans le temps, avaient subitement abandonné leur entreprise sans payer leurs ouvriers et autres créanciers.

Le rapport de 1889 reproduit le premier compte-rendu fait par M. Noyes, à la date du 30 août 1889, avec pièces justificatives de ses opérations en ce qui regarde l'examen et le paiement fait des sommes par lui colloquées sur le montant des diverses réclamations qu'il avait eu occasion de vérifier jusqu'à cette date-là. Le total des paiements faits jusqu'alors par M. Noyes s'élevait à un chiffre de \$36,131.49, lequel dernier montant, vu le refus de la compagnie de faire droit à ces légitimes réclamations, a été imputé en déduction d'autant sur la subvention-maximum de \$49,000.00 qui avait été accordée à la compagnie pour une distance de 35 milles, au taux de \$4,000 par mille.

Depuis la date de ce premier rapport de M. Noyes il a continué à examiner et vérifier un grand nombre de réclamations nouvelles produites entre ses mains par d'autres ouvriers, fournisseurs, etc., se trouvant dans le même cas que les autres créanciers de ces sous-entrepreneurs, et dont il avait déjà contrôlé les comptes.

Vous serez à même de constater, par le dernier compte-rendu que M. Noyes vous a fait le 4 du mois d'août dernier de ses opérations subséquentes, que, depuis le premier jour où il s'est mis en frais d'examiner ces diverses réclamations jusqu'au commencement d'août dernier, il a effectué des paiements, à même les fonds qui ont été mis à sa disposition par ce département, en déduction d'autant sur le montant de la subvention accordée à la compagnie, pour un chiffre total de \$39,297.05 en règlement de toutes les réclamations qu'il avait vérifiées, et sur lesquelles il n'avait alloué qu'une proportion bien inférieure au total de ces créances dépassant dans l'origine plus de \$100,000.00.

A la suite du dernier rapport soumis par M. Noyes, il a été présenté entre ses mains et dans ce bureau quelques nouvelles réclamations de la part d'ouvriers, fournisseurs, etc., résidant dans des parties éloignées du " Dominion " et aux Etats-Unis, et ayant des créances à peu près analogues à celles qui avaient déjà été vérifiées ; mais, comme cette investigation durait déjà depuis la fin d'avril 1889, et que les parties intéressées avaient été suffisamment averties, par toutes les voies de la publicité, du fait que M. Noyes avait été autorisé par le gouvernement à régler toutes ces réclamations, et considérant que ces mêmes personnes avaient eu un temps plus que raisonnable pour produire leurs créances entre les mains de M. Noyes dans le but de les faire vérifier et acquitter au même titre que les réclamations déjà colloquées, il a été jugé opportun de clore cette enquête, à la demande même de M. Noyes qui était d'avis qu'elle devait prendre fin, vu qu'il n'y avait que peu de réclamations en perspective à l'époque où il a présenté son dernier compte-rendu.

La compagnie d'Hereford.—qui, dans l'origine, était opposée au règlement des diverses réclamations à même la subvention qui lui avait été octroyée, en invoquant le fait qu'elle n'était pas légalement tenue au paiement des dettes de ses sous-entrepreneurs, et qui avait même présenté une pétition de droit pour être autorisée à poursuivre la Couronne en justice, en recouvrement des sommes prises sur sa subvention pour être affectées au règlement de ces réclamations,—semble avoir renoncé depuis à son prétendu droit de revendication : satisfaite, sans doute, comme l'est tout le monde, de voir les troubles qui sont survenus sur sa ligne, et presque toutes les créances des ouvriers, fournisseurs, etc., qui avaient été lésés dans leurs plus chers intérêts et exposés à perdre le fruit de leur travail, — complètement apaisés, terminés et réglés à la satisfaction générale.

En venant promptement au secours de ce nombre considérable d'ouvriers, fournisseurs, etc., frustrés dans leurs légitimes réclamations, et en veillant avec un soin jaloux au redressement de leurs griefs par l'acquiescement de la proportion reconnue comme légitimement due sur le montant de leurs créances, et ce à même les deniers de la subvention accordée à la compagnie qui avait eu tout le bénéfice du travail de ces ouvriers et des matériaux et autres effets fournis, etc., le gouvernement a fait un grand acte de justice et d'équité, qui ne pourra manquer d'être apprécié par le public en général, en et particulier, par tous ceux que n'aveugle pas le parti-pris de critiquer les meilleurs actes administratifs des hommes au pouvoir.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET DU LAC ST-JEAN, ET LE CHEMIN DE FER DE QUÉBEC,
MONTMORENCY ET CHARLEVOIX.

La première de ces compagnies n'a rien fait depuis l'an dernier pour prolonger sa ligne dans la direction est et nord-ouest, au-delà de la rivière Métabetchouan et de Roberval, mais elle a poussé activement ses travaux de localisation et de construction de sa voie indépendante et terminale à partir d'un point de sa ligne principale, à la Jeune Lorette, à venir jusqu'à la station de Hedleyville, où se fera le raccordement de son chemin de fer avec celui de Québec, Montmorency et Charlevoix. Quand les ouvrages seront terminés sur cette ligne courte,—ce qui ne peut tarder beaucoup, puisque les rails sont déjà posés sur une longueur de 4 à 5 milles, et le seront bientôt sur les 7 à 8 milles qui restent à terminer,—ces deux chemins de fer auront une entrée libre et facile dans la ville de Québec par le passage de leurs trains sur le pont dont la compagnie de Québec et du Lac St. Jean vient d'achever la confection sur la rivière St-Charles pour atteindre le point de son terminus au "Palais" de cette cité, sur la propriété acquise de M. Drum par M. Beemer, l'entrepreneur, et sur laquelle seront érigées une Gare pour les passagers et des remises à marchandises pour l'usage de ces deux chemins de fer.

La compagnie de Q. & L. St-Jean a employé une partie du produit de l'émission des £780,000 de ses débetures à l'achèvement de son chemin et à l'augmentation de son matériel de roulement, lequel s'est accru de deux locomotives-mogols, de trois wagons de première classe pour les voyageurs, de trois chars de deuxième classe, de deux à compartiments, de six destinés au transport du bétail, de vingt-cinq pour les marchandises, de soixante-deux plates-formes et de deux autres chars pour les conducteurs : ce qui représente une valeur additionnelle de \$106,400. La valeur totale du matériel roulant en possession de cette compagnie sur la ligne au mois de mai dernier, s'élevait à un chiffre de \$352,000. La section inachevée de sa ligne principale a pu être complétée et ballastée depuis Roberval,—au sud de cette localité,—jusqu'au Lac Bouchette, sur une distance de 30 milles, et au-delà.

La manière judicieuse avec laquelle est employée la somme considérable que les fidéi-commissaires ont retenue comme fonds de garantie du parachèvement du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, fera que cette ligne,—une fois terminée,—ne le cédera en rien aux autres chemins de fer de la province

sous le rapport d'un matériel suffisant pour le roulement, et de la sécurité des personnes voyageant sur cette voie ferrée.

Cette compagnie se prépare à poursuivre l'extension de sa ligne, dès le printemps prochain, en construisant, si elle a des ressources suffisantes, une longueur de 20 à 30 milles sur le prolongement projeté de sa voie depuis la rivière Métabetchouan jusqu'à Chicoutimi, et au-delà jusqu'à la Baie des Ha! Ha! Mais le coût excessif des ponts qu'il faudra construire sur le parcours de cette extension, et, en particulier, sur la rivière Métabetchouan, rend difficile, sinon impossible, la construction de l'embranchement de Chicoutimi, tant que la compagnie,—suivant ce qu'elle affirme,—n'aura pas obtenu l'aide additionnelle qu'elle sollicite des deux gouvernements fédéral et provincial pour être en mesure de compléter cette extension de sa ligne, bien que la Législature provinciale ait voté, durant la dernière session, une subvention supplémentaire de 100,000 acres pour la distance de 10 milles en plus comprise entre Chicoutimi et la Baie des Ha! Ha!

La compagnie a repris, le 1er janvier 1889, des mains de la compagnie contractante, l'exploitation de son chemin de fer, et depuis cette date elle a maintenu un service quotidien entre Québec et Roberval en raccordement, durant la saison de navigation, avec le bateau à vapeur *Pérignonka*, qui voyage sur le Lac Saint-Jean et dans les rivières qui s'y déchargent.

L'attention du gouvernement fédéral a été appelée sur la nécessité d'établir un service de bouées et de phares, et de construire des quais sur le lac, afin de rendre la navigation plus sûre et plus facile; et le gouvernement a voté un crédit à cette fin.

"The Monarch Palace Car Company," de New York, a maintenu un service effectif de wagons-palais et dortoirs sur toute la ligne. Durant la période de temps écoulée entre le 1er janvier 1889 et le 22 mai 1890, il a été transporté sur le chemin de fer de Québec et Lac St. Jean 79,725 voyageurs, et 103,725 tonnes de fret; ce qui constitue une augmentation constante dans le nombre de passagers et dans le transport des marchandises. Les apparences pour le trafic futur sont très encourageantes. De nouvelles scieries à vapeur ont été construites durant l'année à St-Raymond et au lac Bouchette; d'autres sont en construction, d'autres enfin à l'état de projet.

Les billots faits le long de la ligne, pendant l'hiver dernier, vont produire environ quarante millions de pieds de bois, pour être transportés cette année sur les marchés les plus avantageux,—en Angleterre, au Brésil, etc.

L'œuvre la plus considérable que la compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean ait achevée cette année, c'est assurément d'avoir mis la dernière main au pont érigé par M. Beemer, l'entrepreneur, sur la rivière St-Charles, à Québec, et d'avoir réussi à mener cette entreprise à bonne fin malgré tous les retards apportés à son exécution et les difficultés nombreuses que la compagnie a dû surmonter avant de pouvoir la réaliser. Des arrangements ont été conclus entre les deux compagnies intéressées pour l'usage en commun de ce pont, — de la jonction des deux chemins à la station de Hedleyville, et du terminus au "Palais" de cette cité. Les deux compagnies intéressées vous ayant donné avis, comme président du comité des chemins de fer du Conseil Exécutif, de leur intention d'ouvrir sous peu le pont érigé sur la rivière St-Charles au trafic régulier pour le transport des passagers et des marchandises, vous avez donné instructions, par ordre du comité, à M. Vallée, l'ingénieur à votre emploi, de faire une inspection de ce pont et de vous faire rapport sur l'opportunité de l'ouvrir au trafic régulier.

Dans son rapport, en date du 24 septembre dernier, cet ingénieur constate que ce pont est divisé en 3 travées de superstructure métallique, dont une travée fixe de 156 pieds, et les deux autres sont formées par un pont tournant dont la volée et la culasse sont de même longueur, savoir : 95'.9" du centre du pivot à l'extrémité de chacune d'elles ; ce qui fait une longueur totale de 347'.6". La hauteur de la superstructure est de 27'.10", laissant une hauteur libre de 22'.6" entre la surface des rails et le dessous des pièces inférieures du haut de la superstructure, à l'entrée du pont, à chaque travée.

Cette superstructure métallique est placée sur deux culées et 2 piliers en maçonnerie de première classe, d'une hauteur de 20'.6" au-dessus de l'eau basse.

Après un examen sérieux de toutes les parties du pont, l'ingénieur a fait appliquer et circuler des charges assez lourdes pour lui permettre de vérifier le plus ou moins de flexion du tablier métallique, au passage du train chargé.

D'après les deux épreuves successives faites, l'ingénieur déclare que le fléchissement n'avait été, dans un cas, que de 0.03 et 0.02 pour la travée mobile, et de 0.01 de pied pour la travée fixe.

A la suite du rapport favorable de votre ingénieur, le comité des chemins de fer a passé une résolution approuvant ce rapport, ainsi que les plans de construction, de la maçonnerie et de la superstructure métallique de ce pont, et un arrêté en conseil a été adopté le 30 septembre dernier, sanctionnant cette dernière

résolution et autorisant l'ouverture immédiate de ce pont au trafic régulier pour le transport des passagers et marchandises.

Le bureau de direction du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix a donné avis qu'à la prochaine session de la législature provinciale, il demandera à vendre ce chemin à la compagnie dite "The North Canadian Atlantic R. R. Co.," qui est le chemin de fer projeté du Labrador. On dit aussi que la compagnie du Pacifique achètera ce chemin et le continuera jusqu'à La Malbaie.

CHEMIN DE FER DE VAUDREUIL ET PRESCOTT :

(Maintenant connu sous le nom de "Montréal & Ottawa")

Les travaux, qui restaient à parfaire sur les 6½ milles formant partie de la section de 16½ milles compris entre la station du chemin de fer le Grand Tronc, à Vaudreuil, où les deux voies se raccordent, et le village de Rigaud, ont été complétés, en septembre dernier, à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement, M. Vallée, qui, dans le rapport qu'il vous a fait le 19 du même mois, constate que sur ce parcours de 16½ milles tous les ouvrages d'art sont terminés, et que la voie est aujourd'hui dans un état d'achèvement, tel qu'elle pourra être ouverte en toute sécurité au trafic régulier pour le transport des passagers et des marchandises.

Il est de fait que des convois quotidiens ont, déjà depuis quelque temps, circulé régulièrement sur cette ligne qui est pourvue d'un matériel de roulement suffisant pour les besoins du trafic local.

C'est l'intention de la compagnie de poursuivre, durant la bonne saison de l'année prochaine, les travaux de prolongement de sa ligne jusqu'à l'établissement des sources minérales de Calédonia, et au-delà, dans la direction d'Ottawa, sur un parcours d'environ 60 milles, jusqu'à un point de jonction avec le chemin de fer de Pontiac. Il n'était pas encore décidé dernièrement si la compagnie construirait un embranchement à partir de "Caledonia Springs" pour raccorder sa ligne à celle du Canada-Atlantique, ou si elle établirait une ligne indépendante jusqu'à Ottawa, où elle a déjà pris des mesures pour avoir accès dans les limites de cette ville pour y installer une gare pour les passagers et des remises à marchandises.

Des plaintes ayant été portées devant le gouvernement par un bon nombre d'ouvriers, fournisseurs et autres personnes ayant participé dans la construc-

tion des premiers 16½ milles achevés de ce chemin de fer, pour gages, droit de passage, main-d'œuvre, fournitures, etc., que négligaient et refusaient depuis longtemps de leur payer plusieurs des entrepreneurs à qui les travaux de construction avaient été confiés par l'entrepreneur principal de cette section, et sur les instances répétées de ces ouvriers, fournisseurs, etc., le gouvernement a jugé opportun pour la protection des intérêts des pétitionnaires, d'autoriser M. J. G. De la Durantaye, de Montréal, aux termes d'un ordre en Conseil passé à cette fin, et d'après les instructions que vous lui avez données à ce sujet le 16 de septembre dernier, à faire une investigation dans le but de connaître exactement la nature des difficultés qui étaient survenues sur ce chemin de fer, et d'établir le nombre et les sommes légitimement dues sur le montant des réclamations encore en souffrance et résultant de la construction de cette voie ferrée:—que les dites réclamations eussent originé par le fait de la compagnie ou de ses agents reconnus, ou par le fait de l'entrepreneur ou des sous-entrepreneurs dans la confection de la 1ère section de cette ligne.

M. de la Durantaye vous a soumis un compte-rendu de ses opérations comme commissaire enquêteur, aux termes duquel il appert, entr'autres choses, qu'après avoir réuni tous ceux qui avaient quelque réclamation contre la compagnie, ou son entrepreneur ou ses sous-entrepreneurs, ces personnes—au nombre de 109—ont signé des déclarations solennelles assermentées, démontrant que des sous-entrepreneurs leur devaient les montants inscrits sur les déclarations produites au dossier, et dont le total s'élève au chiffre de \$5,205.67, qui représente le montant entier des gages, le prix de la main-d'œuvre, de terrains expropriés et de fournitures, etc., qui étaient réclamés par ces ouvriers et autres créanciers de la compagnie ou de ses sous-entrepreneurs.

Dès la réception de ce rapport général de M. de la Durantaye, et des pièces justificatives y attachées, vous avez jugé à propos d'en faire la transmission à la compagnie avec prière d'en prendre communication et de vous mettre au fait, aussitôt que possible, de ses intentions au sujet du règlement, dans un délai raisonnable, des réclamations inscrites dans le rapport de M. de la Durantaye.

Vous attendez maintenant que la compagnie réponde à cette mise en demeure pour prendre action dans l'instance suivant que la loi ou l'équité permettra au gouvernement d'intervenir pour rendre justice aux ouvriers, fournisseurs et autres personnes qui se trouvent lésés par le fait de la compagnie ou de ses agents, dans le cas où cette dernière ne prendrait pas des moyens prompts

et efficaces pour régler celles de ces réclamations qui seront reconnues comme légitimement dues.

CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL & OCCIDENTAL.

Il y a eu, cette année, une forte progression dans la marche des travaux,—commencés dans le cours de 1889,—sur la section de 30 milles de ce chemin de fer, s'étendant depuis son point de jonction avec celui du Pacifique Canadien, à la station de St-Jérôme, jusqu'au-delà de Ste-Adèle, sur un parcours de 20 milles, et jusqu'à Ste-Agathe sur une distance additionnelle de 10 milles.

La localisation de la ligne, ainsi que les travaux de déblais et remblais ont été extrêmement difficiles, vu la nature accidentée des terrains montueux traversés par le chemin de fer. Il a fallu faire des excavations considérables dans le roc vif et jeter des ponts à chevalets et des ponceaux sur des coupes profondes et nombreuses se présentant sur le parcours de la voie. Grâce à l'activité déployée par M. McDonald et autres sous-entrepreneurs, à qui M. H. J. Beemer, le président de la compagnie, a confié l'exécution de ces ouvrages, ils ont été suffisamment avancés, durant ces derniers huit mois, sous l'habile direction de M. G. H. Garden, l'ingénieur en charge des travaux, pour permettre à M. Vallée, l'ingénieur attaché à votre département, d'après vos instructions, de se rendre sur les lieux, à la demande de la compagaie, pour faire l'inspection de ces premiers 30 milles. Comme résultat de son examen, M. Vallée vous a soumis son rapport dans lequel il constate, entre autres choses, que tous les matériaux employés dans les divers ouvrages exécutés sur les premiers 10 milles, sont de bonne qualité, et tous les travaux sont, en général, très satisfaisants : des rails d'acier, du poids de 56 lbs par verge linéaire, ayant été posés sur ce parcours, sur des traverses d'épinette rouge et de pruche, au nombre de 2,640 par mille.

Il restait, d'après l'ingénieur, pour compléter ces premiers 10 milles, des travaux à parfaire pour une valeur approximative de \$8,000.00; lesquels travaux consistaient dans le ballastage, le parachèvement des talus dans certaines coupes, et la réparation des abords des ponts à chevalets. En ce qui regarde la section comprise entre le 10e et le 20e milles, l'ingénieur déclare qu'une grande quantité d'ouvrages y avait été exécutée, tels que les déblais, remblais en terre et en pierre, les clôtures, ponceaux, ponts à chevalets et la maçonnerie d'une culée pour le pont sur le bras est de la rivière du Nord : tous ces travaux représentant une valeur approximative de \$55,000.

En résumé, l'ingénieur conclut par dire que, bien que la 1ère section de 10 milles ne fût pas entièrement achevée, il n'avait aucune hésitation à recommander le paiement en entier de la subvention accordée à la compagnie pour ces premiers 10 milles, vu qu'il y avait des travaux de faits sur la 2ème section pour une valeur excédant de \$47,000 le coût du parachèvement de cette première section, et aussi en considération des ouvrages importants et dispendieux que la compagnie avait été obligée de faire sur ces premiers 10 milles.

J'ai lieu de croire que vous adopterez les conclusions du rapport de M. Vallée, pour permettre à la compagnie de recevoir bientôt du Trésor la subvention de \$5,000 par mille, à laquelle elle a droit pour ces premiers 10 milles à peu près achevés, en vertu des actes 49-50 Vict., chap. 77, clause 4, et 51-52 Vict., chap. 91, clause 5.

LE CHEMIN DE FER DES BASSES-LAURENTIDES.

La compagnie s'étant, l'hiver dernier, réorganisée sur une nouvelle base, et ayant infusé du sang nouveau dans le personnel de son bureau de direction, en y faisant entrer des capitalistes de New-York et de St-Paul du Minnesota,—(MM. G. R. Howell, William A. Williams et James McNaught,)—et MM. Jules Tessier, M. P. P., Wm Cook, avocat, de Québec, Robert Kiernan et Henry E. Hart, des Trois-Rivières, elle a été en mesure de vous fournir toutes les preuves que vous lui demandiez, à l'effet de vous assurer qu'elle s'était reconstituée de manière à pouvoir réaliser de suite les capitaux nécessaires pour mener son entreprise à bonne fin.

Sur la production de ces preuves un ordre en Conseil a été passé sous le No 240, le 9 de juin 1890, à l'effet de donner acte à la dite compagnie du fait qu'elle avait fourni au gouvernement une preuve satisfaisante en conformité du paragraphe b de la clause 5 de l'acte 53 Vict., chap. 101, comme quoi elle avait été réorganisée de manière à se procurer le capital nécessaire au prompt achèvement de sa ligne, et qu'en conséquence elle pourrait avoir droit à la subvention de 480,000 acres de terre, qui lui avait été accordée par cette clause 5 pour sa ligne entre les Grandes Piles, sur le St-Maurice, et un point de jonction avec le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean, à, ou près de la Rivière-à-Pierre, dans le comté de Portneuf, pourvu que la subvention actuelle ne fût pas augmentée.

Forte de cette autorisation la compagnie, qui avait déjà confié son entreprise à M. C. A. Scott, l'ex-surintendant-général de la section ouest du chemin

de fer Q. M. O. & O., et entré depuis à l'emploi de la compagnie en qualité de gérant et entrepreneur des travaux, se mit de suite en mesure de compléter l'œuvre commencée, dès l'automne dernier, et, sous l'habile direction de M. Cadman, ingénieur, il activa la localisation et le relevé du niveau de la ligne pour la prolonger depuis un point à, ou près de l'extrémité des 22 milles déjà construits par l'ancienne compagnie entre le terminus de l'embranchement des Piles, à la jonction de St-Tite, jusqu'à un point à, ou près de la station de la Rivière-à-Pierre, où cette ligne se raccordera avec celle de Québec et Lac St-Jean. D'après les plans, profils et livres de renvoi que la compagnie a dernièrement déposés dans ce bureau, il appert que la nouvelle ligne en construction a son point de départ à l'extrémité du 17ième mille sur les 22 milles déjà complétés à partir de St-Tite, (laissant ainsi de côté,—comme déviant de sa voie nouvelle,—une longueur de 5 milles sur les 22 milles déjà construits,) et qu'elle se continuera, par une ligne plus courte dans une direction sud-est, à travers la seigneurie des Grondines et les cantons de Chavigny, Montauban, Perthuis, Bois et Colbert, jusqu'au point de jonction à la station de la Rivière-à-Pierre, sur un parcours de 22 milles : faisant une distance d'environ 39 milles comprise entre la station de St-Tite et celle de la Rivière-à-Pierre,—dont 17 milles antérieurement achevés.

Suivant les derniers renseignements qui me sont parvenus, la compagnie a poussé son entreprise avec une telle énergie, durant ces derniers 8 mois, que les travaux sont, à l'heure qu'il est, à peu près terminés sur une section de 12 à 13 milles sur les 22 milles s'étendant entre le point de jonction, au delà de St-Tite, et la station à la Rivière-à-Pierre, et que des ouvrages considérables ont été exécutés à partir de ce dernier endroit, dans la direction ouest, pour atteindre l'extrémité de ces premiers 13 milles à peu près complétés. Dans quelques jours l'ingénieur du gouvernement, M. Vallée, sera appelé à faire l'inspection des travaux exécutés sur cette première section de 13 milles, dans le but de vous faire rapport sur l'étendue et la valeur des travaux complétés sur ce prolongement de la ligne, et pour mettre la compagnie en mesure de recevoir du Trésor la proportion de la subvention à laquelle elle aura droit pour cette première section terminée de son nouveau tracé.

L'intention de la compagnie est de pousser ses travaux avec vigueur de manière à compléter, avant la fin de cette année, les 9 à 10 milles qui resteront à parfaire pour rejoindre le point de jonction avec le chemin de fer de Québec et Lac St-Jean, à la station de la Rivière-à-Pierre; ce qui mettra alors la ville des Trois-Rivières, qui est intéressée d'une manière toute particulière à la con-

struction de cette voie ferrée, en communication directe et rapide avec le chemin de fer de Québec et du Lac St-Jean.

Les municipalités sises sur le parcours de cette ligne, savoir : St-Etienne, Shawenigan et Ste-Flore, pour prouver l'intérêt majeur qu'elles portaient à cette entreprise, ont fait adopter des résolutions par leurs Conseils à l'effet d'accorder gratuitement le droit de passage à travers leur paroisse respective.

Le Conseil de Ville de la cité des Trois-Rivières, outre le don qu'il a fait d'une somme de \$25,000 pour aider à la construction de cette partie de la ligne, comprise entre les Grandes Piles et la Rivière-à-Pierre, a accordé une allocation de \$15,000 en argent, et le droit de passage gratuit sur ses propriétés et sur le terrain requis pour la gare et les ateliers et autres accessoires de ce chemin de fer, tout en exemptant la compagnie des taxes imposables durant le terme de 10 ans. En raison de ces avantages, la nouvelle compagnie—qui est fortement organisée,—a exprimé son intention de compléter au plus tôt la section ouest de sa ligne, allant directement à Trois-Rivières, pourvu que les gouvernements fédéral et local lui accordent les subventions qu'elle a sollicitées de leur libéralité pour la mettre en mesure de conduire cette entreprise à bonne fin, d'autant plus que le pont très dispendieux qu'il lui faudra construire sur le St-Maurice, au prix d'environ \$100,000, et le nivellement très coûteux de la voie lui occasionneront des dépenses considérables auprès desquelles le secours demandé n'est rien moins qu'excessif.

CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU LAC TÉMISCAMINGUE.

La compagnie a dû terminer, cette année, les travaux qui restaient à parfaire sur les sections,—ayant un parcours de 17 milles,—qui s'étendent, avec interruption de cours d'eau navigables par bateau à vapeur entre les différents rapides,—depuis le pied du rapide du Long Sault jusqu'au Lac Témiscamingue, et sur lesquelles sections il lui reste à recevoir du Trésor une balance de \$8,600 sur la subvention de \$3,200 par mille qui lui a été accordée par la Législature de Québec, durant la session de 1888, pour cette même distance de 17 milles.

LE CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA.

Ce chemin est passé, en mai dernier, des mains de l'entrepreneur qui l'a construit, M. J. J. McDonald, sous le contrôle de la compagnie qui veille à sa mise en exploitation régulière. Des trains circulent quotidiennement, sur une

distance de 81 milles, entre la Rivière-du-Loup et Edmundston, où la voie se relie à celle du Nouveau-Brunswick et St-Jean, et à tous les points intermédiaires ou en correspondance avec cette dernière voie ferrée.

A la Rivière-du-Loup ce chemin de fer se raccorde avec celui de l'Intercolonial jusqu'à Lévis, et de là avec le Grand Tronc jusqu'à Montréal et les pays de l'ouest, et aussi avec le chemin de fer de Montréal, Portland et Boston, qui forme partie du réseau du "Sud-Est." Cela raccourcit la distance entre Montréal, Québec et St-Jean, N.-B. de 160 milles sur le territoire canadien.

La voie du chemin de fer de Témiscouata bénéficie maintenant d'un bon trafic en fait de transport de passagers et marchandises, et sa ligne est achevée et pourvue d'un matériel de roulement qu'on ne trouve que sur les chemins de fer les mieux finis et outillés.

M. J. S. Miller a été, le printemps dernier, nommé gérant général de ce chemin de fer.

La compagnie est en voie de prolonger sa ligne depuis Edmundston jusqu'à Moncton, ce qui raccourcira la distance entre la Rivière-du-Loup et Moncton de 100 milles pour les voyageurs et les marchandises transportés entre Québec et les principaux centres des Provinces Maritimes.

CHEMIN DE FER LE QUÉBEC CENTRAL.

Relativement à l'achèvement de ce chemin, qui doit se relier avec la ligne courte du Pacifique Canadien à "Moose River," ou à un point près du Lac Mégantic, à partir du village de St-François, ou de tout autre point sur la ligne principale du Québec Central, ce prolongement—une fois terminé—formera la ligne la plus courte et la plus directe entre les Provinces Maritimes, la Nouvelle-Angleterre et Québec. Les directeurs de cette entreprise, qui est d'une importance incalculable pour notre province, de concert avec les actionnaires de la compagnie, ne manqueront pas de prélever les fonds nécessaires, lesquels ajoutés aux subventions accordées par les gouvernements fédéral et provincial, leur permettront de pousser les travaux avec vigueur.

Aux termes de l'amendement qui a été fait à la dernière session, —(53 Vict., chap. 101, clause 8,) —à l'acte 52 Vict., chap. 86, clause 1ère, paragraphe 2, au sujet de la nomination par le lieutenant-gouverneur en Conseil d'un directeur devant former partie du bureau de cette compagnie, le choix du gouvernement s'est porté sur la personne de M. L. A. Carrier, négociant, de Notre-Dame de

Lévis, qui, en vertu d'un arrêté en Conseil adopté sous le numéro 145, le 18 avril 1890, a été nommé l'un des directeurs de la compagnie, avec faculté d'exercer les mêmes pouvoirs que les autres directeurs composant le bureau de direction.

Avis ayant été, dans le temps, donné de cette nomination à M. Carrier ainsi qu'à M. Frank Grundy, le gérant général de ce chemin de fer, à Sherbrooke, et le représentant, en Canada, des actionnaires et porteurs de bons, en Angleterre, M. Carrier s'est de suite abouché avec M. Grundy et s'est activement occupé de toutes les questions intéressant les diverses localités et, en particulier, la ville de Lévis, au sujet de la construction de l'extension de ce chemin de fer au-delà de la ligne frontière jusqu'à un point de raccordement avec la ligne courte du Pacifique Canadien et avec les chemins de fer américains jusqu'à un port rapproché sur l'Atlantique, par la voie la plus courte et la plus avantageuse au point de vue de la colonisation et de l'accroissement du trafic, dans le but d'assurer un débouché en ligne directe entre la ville de Lévis et les bords de l'Océan.

Grâce aux représentations persistantes et énergiques de M. F.-X. Lemieux, député pour le comté de Lévis, et au concours actif et intelligent de M. Carrier, vous avez réussi, dès l'hiver dernier, à persuader à M. Grundy qu'il était nécessaire, en toute justice pour la classe mercantile de Lévis et des stations intermédiaires entre cette dernière ville et la jonction de Beauce et St-François, d'abaisser les taux différentiels alors mis en vigueur par la compagnie sur sa ligne, et qui portaient préjudice aux intérêts des marchands de cette région, pour l'avantage de Sherbrooke. M. Grundy se rendant, enfin, aux justes représentations qui lui étaient faites à ce sujet, a modifié le tarif pour le transport des marchandises entre Lévis et la jonction de Beauce et St-François jusqu'à Sherbrooke, de manière à satisfaire toutes les parties intéressées.

TABLEAU A.

ETAT: 1^o des subventions en argent et en terres, accordées aux chemins de
à payer le 1er octobre 1890. SUBVENTIONS

NOMS DES CHEMINS DE FER.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.
		\$ cts.	
Baie des Chaleurs: (ancienne compagnie,.....)	37 Vict., chap. 2, sect. 1..... 38 Vict., chap. 2, section 1.....	4,000 00	180
Jonction de Beauharnois.....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 3.....	5,000 00	20
Jonction de Beauharnois: (pont sur la rivière Châteauguay).....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 3.....		
Comté de Drummond.....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 6, par. d....	4,000 00	39
Grand Oriental: (de Yamaska à "Doncet's Landing.").....	49-50 Vict., chap. 77, section 5.....	4,000 00	31
Grand Oriental: (Pont sur la rivière Nicolet.).....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 6, par. a....		
International.....	37 & 38 Vict., chaps. 2, sects. 1..... 40 Vict., chap. 3, sect. 4.....	4,000 00	80
Colonisation du Lac Témiscamingue do do	51-52 Vict., chap. 91, sect. 11..... 53 Vict., chap. 101, sect. 4.....	3,200 00	{ 17 15
Vallée de Missisquoi..... (maintenant le chemin de fer de la Montagne d'Orford, sur une longueur de 38½ milles sur les 56 milles entrés à l'item plus haut dans la 4ième colonne).....	37 & 38 Vict., chaps. 2, sects 1 & 4.. 45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. q.... 52 Vict., chap. 86, sect. 3.....	2,500 00 2,500 00	56
Jonction de Montréal et Lac Champlain.....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 2.....		
Montréal et Lac Maskinongé: (entre St. Félix de Valois et St. Gabriel de Brandon).....	49-50 Vict., chap. 77, sect. 7..... 51-52 Vict., chap. 91, sect. 3, par b..	5,000 00	13
Montréal & Laurentides.....	37 Vict., chap. 2, & 40 Vict., chap. 3, 38 Vict. chap. 2.....	4,000 00	15
Montréal, Portland & Boston.....	37 Vict., chap. 2..... 39 Vict., chap. 3..... 40 Vict., chap. 3, sect. 3..... 46 Vict., chap. 85.....	4,000 00	58
A reporter.....			524

TABLEAU A.

fer ci-après désignés ; 2^o des sommes payées ; et 3^o des montants restant
EN ARGENT

Proportion sur la balance devenue caduque de la subvention accor- dée à l'ancienne Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs.	Total de la sub- vention.	No. de milles actuellement construits.	Montants payés.	Proportion de la subvention devenue cadu- que par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés.	Balance restant à payer sur la subven- tion quand elle sera due.
\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
.....	720,000 00	.....	12,840 95 (frais d'explora- tion.)	707,159 05	
.....	100,000 00	19.13-100	95,610 00	4,390 00	
.....	50,000 00	.....	50,000 00	.....
.....	156,000 00	35.80-100	143,200 00	12,800 00	
.....	124,000 00	12.86-100	47,288 93	.....	76,711 07
.....	32,000 00	.....	32,000 00	.....
75,315 80	320,000 00	80	395,315 80	.....
.....	54,400 00	17	45,800 00	.....	8,600 00
.....	48,000 00	.....	.....	.....	48,000 00
.....	140,000 00	10.1-10	43,842 50	.....
.....	.....	.....	.....	.....	96,157 50
(Pour compléter travaux, etc.)	150,000 00	.....	150,000 00	.....
.....	65,000 00	13	65,000 00	.....
.....	60,000 00	15	60,000 00	.....
.....	232,000 00	57.76-100	231,122 00	878 00	
\$75,315 80	\$2,251,400 00	260.65	\$1,372,020 18	\$725,227 05	\$229,468 57

TABLEAU A.—*Suite.*

ETAT : 1^o des subventions en argent et en terres, accordées aux chemins de
à payer le 1er octobre 1890.—*Suite.*

SUBVENTIONS

NOMS DES CHEMINS DE FER.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.
	Montants Rapportés	\$ cts.	524
Montréal & Sorel	51-52 Vict., chap. 91, sect. 6, pars. a et b.	2,500 00	45
Montréal & Occidental.....	{ 49-50 Vict., chap. 77, sect. 4..... } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 5..... }	5,000 00	70
Ottawa & Vallée de la Gatineau.....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 7.....	5,161 00	62
Jonction de Pontiac au Pacifique...{	44-45 Vict., chap. 2, sect. 19..... } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 4, par. a. }	6,000 00	95
Québec Central : (primitif).....	{ 37 & 38 Vict., chaps. 2, sects. 1..... } 40 Vict., chap. 3, sect. 4..... }	4,000 00	100
Québec Central : (ci-devant le chemin de fer de Lévis & Kennebec).....	{ 37 & 38 Vict., chaps. 2, sects. 1..... } 40 Vict., chap. 3, sect. 4..... }	4,000 00	90
Québec Central : (de St. François à la frontière)	{ 52 Vict., chap. 86, sect. 1..... } 53 Vict., chap. 101, sect. 8..... }	2,250 00	52
Québec : (De la frontière de—)	37 & 38 Vict., chaps. 2.....	2,500 00	.....
Québec & Lac St. Jean	{ 37 Vict., chap. 2, sect. 1..... } 38 Vict., chap. 2, sect. 1..... } 45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. a..... }	5,000 00	170
Québec & Lac St. Jean : (de la Pointe aux Trembles à Métabetchouan).....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 1, par. a....	5,000 00	14
Québec & Lac St. Jean : (de St. Ambroise de la Jeune Lorette à Québec.)	51-52 Vict., chap. 91, sect. 1, par. c....	5,000 00	12
Québec, Montmorency & Charlevoix...	51-52 Victoria, chap. 91, sect. 6, par. g.	4,000 00	30
Sud-Est : (primitif).....	37 Vict., chap. 2, sect. 1.....	1,000 00	43
Sud-Est : (de Sorel à la jonction de Sutton).....	{ 37 Vict., chap. 2, sect. 1..... } 39 Vict., chap. 3, sect. 5..... } 40 Vict., chap. 3, sect. 4..... }	3,932 30	96
	A reporter.....		1,403

TABLEAU A.—*Suite.*

fer ci-après désignés ; 2° des sommes payées ; et 3° des montants restant

EN ARGENT.—*Suite.*

Proportion sur la balance devenue caduque de la subvention accordée à l'ancienne Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs.	Total de la subvention.	No. de milles actuellement construits.	Montants payés.	Proportion de la subvention devenue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés.	Balance restant à payer sur la subvention quand elle sera due.
\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
75,315 80	2,251,400 00	260.65	1,372,020 18	725,227 05	229,468 57
.....	112,500 00	45	112,500 00		
.....	350,000 00				350,000 00
.....	319,982 00	13			319,982 00
.....	570,000 00	71	426,000 00		144,000 00
73,894 75	400,000 00	99.509-528	473,750 79	143 96	
63,947 35	360,000 00	60.86-100	321,660 00		102,287 35
.....	117,000 00				117,000 00
	6,027 00		6,027 00 (Exploration)		
.....	850,000 00	170	850,000 00		
.....	70,000 00	7.71-100	38,550 00	31 450 00	
.....	60,000 00				60,000 00
.....	120,000 00	20	80,000 00		40,000 00
.....	43,000 00	43	43,000 00		
56,842 10	377,500 00	96	434,342 10		
\$270,000 00	\$6,007,409 00	886.405	\$4,157 850 07	\$756,821 01	\$1,362,737 92

TABLEAU A.—*Suite.*

ETAT : 1° des subventions en argent et en terres, accordées aux chemins de
à payer le 1er octobre 1890.—*Suite.*

SUBVENTIONS

NOMS DES CHEMINS DE FER.	Actes accordant la, ou les subventions.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subventionnés.
		\$ cts.	
Sud Est : (Embranchement de l'Avenir, abandonné)	Montants Rapportés.....	.....	1,403
	32 Vict., chap. 52	1,710 00	11½
St-Jérôme : (Embranchement du chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal, au-delà de St. Jérôme).....	37 Vict., chap. 2.....	4,000 00	18
	38 Vict., chap. 2, sect. 1		
St. Laurent & Lac Champlain	37 & 38 Vict., chaps. 2, sects. 1.....	4,000 00	69
	49-50 Vict., chap. 77, sect. 5.....		
Waterloo & Magog	37 Vict., chap. 2.....	4,000 00	43
	38 Vict., chap. 2		
	40 Vict., chap. 3		
	Totaux .....	.....	1,544½

TABEAU A.—Suite.

fer ci-après désignés ; 2° des sommes payées ; et 3° des montants restant

EN ARGENT.—*Suite.*

Proportion sur la balance devenue caduque de la subvention accordée à l'ancienne Cie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs.	Total de la subvention.	No. de milles actuellement construits.	Montants payés.	Proportion de la subvention devenue caduque par laps de temps, ou par nombre de milles en moins de complétés.	Balance restant à payer sur la subvention quand elle sera due.
\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
270,000 00	6,007,409 00	886.405	4,157,850 07	756,821 01	1,362,737 92
.....	19,665 00	11½	19,665 00		
.....	72,000 00	.....	3,150 00 (Exploration)	68,850 00	
.....	276,000 00	62.57-100	250,280 00	25,720 00	
.....	172,000 00	43	172,000 00		
\$270,000 00	\$6,547,074 00	1003.475-1000	\$4,602,945 07	\$851,391 01	\$1,362,737 92

TABLEAU B.

ETAT : 1^o des subventions en argent et en terres, accordées aux chemins de
payer le 1er octobre 1890. SUBVENTIONS

NOMS DES CHEMINS DE FER.	Actes accordant la, ou les subventions.	No. de milles donnant droit à une sub- vention.	Nombre d'acres par mille.	Conte- nance totale en acres.
Baie des Chaleurs : (de Métapédia à Paspébiac).....	{ 45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. b.... } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 12..... }	100	10,000	1,000,000
Baie des Chaleurs : (de Paspébiac à Gaspé).....	{ 45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. b.... } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 12..... }	80	10,000	800,000
Jonction de Beauharnois.....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 3.....	20	5,000	100,000
Grand Nord : (de St. Jérôme à New-Glasgow).....	45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. h.....	8	4,000	32,000
Grand Nord : (de New-Glasgow à Ste. Julienne).....	49-50 Vict., chap. 77, sect. 8, par. 1....	13	4,000	52,000
Grand Nord : (de Ste. Julienne à Montcalm).....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 6, par. c....	7	4,000	28,000
Grand Nord : (jonction de St André à Lachute).....	{ 45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. g.... } 49-50, Vict., chap. 77, sect. 6..... } 53 Vict., chap. 101, sect. 3..... }	7	4,000	28,000
Hereford.....	{ 45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. a.... } 51-52 Vict., chap. 91, sects 9 & 10.. }	35	4,000	140,000
L'Assomption.....	49-50 Vict., chap. 77, sect. 9.....	3½	3,000	10,500
Montréal & Lac Maskinongé : (entre St. Félix de Valois et St. Gabriel de Brandon)....	{ 49-50 Vict., chap. 77, sect. 7..... } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 3, par. b. }	13	5,000	65,000
Montréal & Lac Maskinongé : (entre St. Félix de Valois et St. Jean de Matha).....	{ 49-50 Vict., chap. 77, sect. 7..... } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 3, par. c. }	8	4,000	32,000
Montréal & Occidental.....	{ 49-50 Vict., chap. 77, sect. 4..... } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 5..... }	70	5,000	350,000
Ottawa : (Colonisation d'—)...	{ 45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. f.... } 53 Vict., chap. 102..... }	52	4,000	208,000
Québec Central : (de St. François à la frontière, sur l'ancien chemin de fer de Lévis & Kennebec).....	{ 52 Vict., chap. 86, sect. 1..... } 53 Vict., chap. 101, sect. 9..... }	52	2,250	117,000
A reporter.....		468½	.....	2,962,500

TABLEAU B.

fer ci-après désignés; 2° des sommes payées; et 3° des montants restant à
EN TERRES.

Date de la conversion en argent, à 70 cts l'acre.	Montant des iers 35 cts par acre, payable lors- que la subven- tion est due.	No. de milles actuellement construits.	Montants payés.	Proportion de la subvention devenue caduque par laps de temps, ou par nom- bre de milles en moins de complétés.	Balance à payer quand elle sera due.	Balance des subventions converties (2d paiement de 35 cts par acre,) payable lors de la vente des terres.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
14 août 1886.	350,000 00	60	230,000 00	.....	120,000 00	70,000 00
14 août 1886.	280,000 00	.....	140,000 00	.....	140,000 00	560,000 00
19 janv. 1889.	35,000 00	19.13-100	33,463 50	1,536 50	.....	33,463 50
19 juin 1888.	11,200 00	8	11,200 00	.....	.....	11,200 00.
16 juil. 1888.	18,200 00	10	14,000 00	.....	4,200 00	18,200 00
(Pas de con- version en argent.) do						
2 août 1888.	49,000 00	35	49,000 00	.....	.....	49,000 00
7 janv. 1887.	3,675 00	3½	3,675 00	.....	.....	3,675 00
16 juil. 1888.	22,750 00	13	22,750 00	.....	.....	22,750 00
(Pas de con- version en argent.) do	.....	10				
do						
do						
.....	\$769,825 00	158.63-100	\$504,088 50	\$1,536 50	\$264,200 00	\$768,288 50

TABLEAU B.—*Suite.*

ETAT: 1° des subventions en argent et en terres, accordées aux chemins de payer le 1er octobre 1890.—*Suite.*

SUBVENTIONS

NOMS DES CHEMINS DE FER.	Actes accordant la, ou les subventions.	No. de milles donnant droit à une sub- vention.	Nombre d'acres par mille.	Conte- nance totale en acres.
	Montants Rapportés	468½	.....	2,962,500
Québec & Lac St. Jean	{ 37 & 38 Vict., chaps 2, sects 1..... } 45 Vict., chap 23, sect. 1, par. a.... }	170	5,000	850,000
Québec & Lac St. Jean :—(Avan- ces)	{ 47 Vict., chap. 70, sect. 3..... } 49-50 Vict., chap. 77, sect. 1..... }	.....	.....	.....
Québec & Lac St. Jean :—(de la Pointe aux Trembles à Roberval)	51-52 Vict., chap. 91, sect. 1, par. a...	14	10,000	140,000
Québec & Lac St. Jean :—(de la Pointe aux Trembles à Méta- betchouan)	51-52 Vict., chap. 91, sect. 1, par. b...	14	5,000	70,000
Québec & Lac St. Jean :—(de la Métabetchouan à la Baie des Ha! Ha!)	{ 51-52 Vict., chap. 91, sect. 1, par. d.. } 53 Vict., chap. 101, sect. 2..... }	66	10,000	660,000
Québec, Montmorency & Char- levoix	{ 45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. m... } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 6, par g.. }	90	4,000	360,000
St. Jacques de l'Achigan	49-50 Vict., chap. 77, sect. 8, par. 2 ...	7	4,000	28,000
Basses-Laurentides	{ 45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. d.... } 53 Vict., chap. 101, sect. 5	60	8,000	480,000
Trois-Rivières & Nord-Ouest....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 6, par. e....	70	10,000	700,000
Témiscouata	{ 45 Vict., chap 23, sect. 1, par. c.... } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 8	69	10,000	690,000
Comtés-Unis	51-52 Vict., chap. 91, sect. 6	60	5,000	300,000
Vaudreuil et Prescott—(mainte- nant le Montréal & Ottawa.) ..	{ 51-52 Vict., chap. 91, sect. 9	30	10,000	300,000
Ottawa & Vallée de la Gatineau {	45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. e.... } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 7	75	6,000	450,000
	Totaux....	1,193½	.....	7,990,500

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, }

Bureau des Chemins de Fer. }

Québec, 1er octobre 1890.

TABLEAU B.—*Suite.*

fer ci-après désignés ; 2° des sommes payées ; et 3° des montants restant à
EN TERRES.—*Suite.*

Date de la conversion en argent, à 70 cts l'acre.	Montant des lers 35 cts par acre, payable lors- que la subven- tion est due.	No. de milles actuellement construits.	Montants payés.	Proportion de la subvention devenue caduque par laps de temps, ou par nom- bre de milles en moins de complétés.	Balance à payer quand elle sera due.	Balance des subventions converties (2d paiement de 35 cts par acre,) payable lors de la vente des terres.
	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	cts.
.....	769,825 00	158.63-100	504,088 50	1,536 50	264,200 00	768,288 50
14 août 1886.	297,500 00	170	297,500 00	.....	.....	297,500 00
.....	.....	.....	148,171 20*	.....	.....	.....
3 sept. 1888.	49,000 00	13.86-100	48,510 00	490 00	.....	48,510 00
3 sept. 1888. (Pas de con- version en argent.)	24,500 00	7.71-100	13,492 50	11,007 50	.....	13,492 50
11 août 1887. (Pas de con- version en argent.)	126,000 00	20	28,000 00	.....	98,000 00	126,000 00
12 oct. 1886.	168,000 00	30	56,000 00	.....	112,000 00	168,000 00
4 août 1888.	245,000 00	.....	4,950 00 (Exploration.)	.....	240,050 00	245,000 00
{ 13 oct. 1886. 4 août 1888. }	241,500 00	69	241,500 00	.....	.....	241,500 00
10 juin 1889.	105,000 00	.....	.....	.....	105,000 00	105,000 00
29 janv. 1889. (Pas de con- version en argent.)	105,000 00	16.50-100	70,100 00	.....	34,900 00	105,000 00
.....	.....	13	.....	.....	.....	.....
.....	\$2,131,325 00	498.70-100	\$1,412,312 20*	\$13,034 00	\$854,150 00	\$2,118,291 00

E. MOREAU,
Directeur des Chemins de Fer.

* Ce total pourrait être réduit à \$1,264,141.00 en en déduisant les \$148,171.20 d'avances ci-dessus entrées au débit du chemin de fer de Québec & Lac St. Jean, et à être par elle remboursées au gouvernement suivant l'arrangement conclu entre les parties intéressées à ce sujet.

TABLEAU C

ETAT indiquant : 1^o la balance restée disponible, le 31 décembre 1889, sur
 2^o les sommes reçues du Département du Trésor, du 1^{er} janvier au 30
 taires votés, durant la session de 1890, pour fin de l'exercice de 1889-90 ;
 des Chemins de fer,)—sur la susdite balance de crédits et sur les autres
 30 juin 1890 ; et ce, comme dépenses imputables au chemin de fer de

AUTORITÉ	OBJET.
52 Vict., chap. 1er,—(Item No 257 de la Cédule B,)	Règlement de comptes en souffrance.....
53 Vict., chap. 1er,—(Item No 12 de la Cédule A,).....	Inspections de chemins de fer.....
53 Vict., chap. 1er,—(Item No 28 de la Cédule A,).....	Succession de "Baptist, Son & Co.," pour droit de passage sur la ligne de ceinture à Trois-Rivières
53 Vict., chap. 1er,—(Item No 29 de la Cédule A,).....	Différence due à la succession Legge.....
53 Vict., chap. 1er,—(Item No 30 de la Cédule A,).....	Pour frais de causes pendantes.....

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, }

Bureau des Chemins de Fer.

Québec, 1^{er} octobre 1890. }

TABLEAU C

les crédits votés par la Législature pour l'exercice financier de 1889-90 ; juin 1890, sur la susdite balance de crédits et sur les crédits suppléments et 3^o les sommes payées par le Département des Travaux Publics,—(Bureau crédits votés pour l'exercice de 1889-90, depuis le 1er janvier jusqu'au Québec, Montréal, Ottawa & Occidental et aux inspections de chemins de fer.

MONTANTS VOTÉS POUR 1889-90 :						
Imputables au compte de "Construction."	Imputables au compte du "Revenu" :— (Exploitation du chemin par le gouvernement de 1880 à 1882.)	Pour inspections de chemins de fer.	Balance en Banque sur le total des crédits votés pour 1889-90, au 31 décembre 1889.	Montants reçus du Trésor du 1er janvier 1890 au 30 juin 1890.	Montants dépensés ou payés par le Bureau des chemins de fer, du 1er janvier 1890 au 30 juin 1890.	Balance en Banque au 30 juin 1890 sur les montants reçus du Trésor, du 1er janvier au 30 juin 1890.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
.....	5,000 00	.....	3,545 32	.....	3,545 32	
.....	.....	500 00	.....	500 00	500 00	
3,000 00	.....	.....	.....	3,000 00	3,000 00	
1,000 00	.....	.....	.....	1,000 00	.....	1,000 00
2,000 00	.....	.....	.....	2,600 00	2,000 00	
\$6,000 00	\$5,000 00	\$500 00	\$3,545 32	\$6,500 00	\$9,045 32	\$1,000 00

E. MOREAU,
Directeur des Chemins de Fer.

TABLEAU D.

ETAT indiquant : 1^o les montants votés par la Législature pour l'exercice mêmes crédits ; et 3^o les sommes payées par le Département des Travaux Publics le 1er juillet jusqu'au 1er octobre 1890 ; et ce, comme dépenses imputables.

AUTORITÉ.	OBJET.	MONTANTS VOTÉS:	
		Imputables au compte de "Construction."	Pour inspections de chemins de fer, etc.
		\$ cts.	\$ cts.
53 Vict., chap. 1er,—(Item No 246 de la Cédula B.).....	Inspections de chemins de fer etc.....	.....	1,000 00
53 Vict., chap. 1er,—(Item No 279 de la Cédula B.).....	Règlement de comptes non-payés.....	40,000 00	.....
		\$40,000 00	\$1,000 00

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

Bureau des Chemins de Fer.

Québec, 1er octobre 1890.

TABLEAU D.

financier de 1890-91 ; 2° ceux reçus du Département du Trésor sur ces vaux Publics,—(Bureau des chemins de Fer),—sur ces mêmes crédits, depuis tables au chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa & Occidental.

Total des crédits votés pour 1890-91.	Montants reçus du Trésor sur les crédits ci-contre, du 1er juillet au 1er octobre 1890.	Montants dépensés ou payés pour inspections de chemins de fer, etc., du 1er juillet au 1er octobre 1890.	Montants dépensés ou payés pour "construction", du 1er juillet au 1er octobre 1890.	Balances en banque, au 1er octobre 1890, sur les montants reçus du Trésor du 1er juillet au 1er octobre 1890.	Balance disponible au Trésor, sur les crédits votés pour 1890-91, au 1er octobre 1890.	Total des balances non-dépensées, sur les crédits votés pour 1890-91, au 1er octobre 1890, tant au Trésor qu'en banque.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1,000 00	1,000 00	459 80	.....	540 20		540 20
40,000 00	36,000 00	.....	35,994 78	5 22	4,000 00	4,005 22
\$41,000 00	\$37,000 00	\$459 80	\$35,994 78	\$545 42	\$4,000 00	\$4,545 42

E. MOREAU,
Directeur des Chemins de Fer.

TABLEAU E.

TABLEAU indiquant la longueur des chemins de fer construits, ou en exploitation, ou prêts à être livrés à l'exploitation, dans la province de Québec, le 1er octobre 1890.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

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

CHEMIN DE FER LE QUÉBEC-CENTRAL.

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

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL :

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

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

CHEMIN DE FER LE GRAND TRONC.

De la frontière de New-Hampshire jusqu'à Montréal.....	131.00
De Lévis à Richmond.....	95.54
Embranchement d'Arthabaska jusqu'à "Doucet's Landing".....	34.71
De la jonction de St-Lambert jusqu'à "Rouse's Point".....	43.00
Embranchement de Ste-Martine : de St-Isidore à Hemmingford.....	24.15
De Brosseau à Dundee.....	61.50

	MILLES.
De Montréal à Lachine	8.00
De Montréal à la frontière d'Ontario	44.00
De la jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, au Sault-au-Récollet, jusqu'à Lachine.....	6.50
	<hr/> 448.40

RÉSEAU DU VERMONT CENTRAL.

Chemin de fer du Vermont Central: de St-Jean à la frontière du Vermont.....	26.00
Chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly: de la jon- ction avec le Vermont Central, à deux milles de St-Jean, jusqu'à Waterloo.....	41.00
Chemin de fer de la Vallée du Missisquoi: de Eastman à "Boulton Centre".....	10.10
	<hr/> 77.10
Chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue.....	17.00
Chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix.....	21.50

CHEMIN DE FER DE BOSTON ET MAINE,—(RÉSEAU DE LOWELL,)
—DIVISION DU PASSUMPSIC.—

Chemin de fer du Massawippi: de la jonction avec le Grand- Tronc, à Lennoxville, jusqu'à "North Derby," sur la 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.....	13.50
" de Buckingham: de la Station de Buckingham jusqu'au village de Buckingham.....	4.10
Embranchement de St-Lin.....	15.08
" de St-Eustache	8.00
" de Joliette: de Lanoraie à St-Félix de Valois.	24.00

	MILLES.
Embranchement 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
De " Mile-End " jusqu'à la jonction de St-Polycarpe.....	40.00
De la jonction de Montréal jusqu'à " North Troy," comté de Brome	90.00
De Waterloo à Sherbrooke.....	39.00
	<hr/> 553.05

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER DU SUD-EST :

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

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

De la frontière du Vermont à Farnham-Ouest.....	44.00	
Chemin de fer de Richelieu, Drummond et Arthabaska : de la jonction de Sutton à Sorel.....	96.00	
Chemin de fer de Montréal, Portland et Boston : de St-Lambert à la frontière, près de Frelshsburg.....	54.00	
Embranchement de St-Césaire.....	8.00	
Chemin de fer de jonction du St-Laurent et du Lac Champlain : de Stanbridge à St-Guillaume.....	61.00	
	<hr/> 263.00	816.05

CHEMIN DE FER LE CANADA-ATLANTIQUE.

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

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC ET DU LAC ST-JEAN.

De la jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, à 4 milles de Québec, à l'Ancienne-Lorette, jusqu'à la jonction de Chambord.....	172.84	
De la jonction de Chambord jusqu'à Roberval.....	13.86	
do do Métabetchouan.....	4.87	
	<hr/> 191.5	

CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET DU LAC MASKINONGÉ.

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

CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

De Drummondville à la grande rivière Nicolet, jusqu'à Nicolet.	35.80
--	-------

CHEMIN DE FER DE L'ASSOMPTION.

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

CHEMIN DE FER LE GRAND-NORD.

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

CHEMIN DE FER DE JONCTION DE PONTIAC AU PACIFIQUE.

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

CHEMIN DE FER DES BASSES-LAURENTIDES.

Du point de jonction avec le chemin de fer des Piles, à la station de St-Tite, à 3 milles au sud du terminus du chemin des Piles, à aller dans la direction de la station à la Rivière- à-Pierre où ce chemin se raccordera à la ligne du Québec et du Lac St-Jean.....	30.00
---	-------

CHEMIN DE FER DE LA BAIE DES CHALEURS.

De la jonction avec l'Intercolonial, à Métapédia, dans la direc- tion de Paspébiac jusqu'à près de la petite rivière Casca- pédia.....	60.00
--	-------

CHEMIN DE FER LE GRAND ORIENTAL.

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

CHEMIN DE FER DE CARILLON ET GRENVILLE.

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

CHEMIN DE FER DE JONCTION DE BEAUHARNOIS.

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

CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA.

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

CHEMIN DE FER DE VAUDREUIL ET PRESCOTT :

(Maintenant le chemin de fer de Montréal & Ottawa.)

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

CHEMIN DE FER DE HEREFORD :

(Maintenant exploité par le "Maine Central.")

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

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

	MILLES.
De la jonction avec le Grand-Tronc jusqu'aux Carrières de New-Rockland.....	4.12
Chemin de fer d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau.....	13.00
Chemin de fer de Montréal et Occidental: depuis St. Jérôme dans la direction de Ste-Adèle et Ste-Agathe.....	10.00
<hr/>	
Fermant dans toute la province un total de voies ferrées cons- truites, ou en exploitation, ou prêtes à être livrées à l'exploitation, à venir au 1er octobre 1890, de.....	2688.33
<hr/>	
Sur ce total de 2688.23 milles il a été construit depuis le 1er juillet 1867,—date de l'établissement de la Confédération Canadienne,—.....	2112.98 milles.
Et, avant le 1er juillet 1867.....	575.25
<hr/>	
En tout.....	2688.23
<hr/>	

LOUIS A. VALBÉE,
Ingénieur.

Département des Travaux Publics,
Québec, 1er octobre 1890.

A l'honorable PIERRE GARNEAU,
Commissaire des Travaux Publics,
Québec.

In Re.— LA CIE DU CHEMIN DE FER D'HEREFORD
et

SHIRLEY, CORBETT & CIE,

Entrepreneurs.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le résultat de l'enquête des réclamations qui m'ont été remises en cette affaire, depuis le premier janvier dernier, en ma qualité de commissaire spécial nommé par Son Honneur le lieutenant gouverneur le 17 avril 1889, et sur les paiements faits aux ayants-droit des sommes qui leur ont été accordées par mon rapport du mois d'août 1889, ainsi que sur les sommes accordées sur les nouvelles réclamations produites depuis cette date, et qui ont été payées, par ordre, aux époques où elles m'arrivaient pour être approuvées.

En ce qui regarde, d'abord, l'enquête faite sur les réclamations, j'appellerai votre attention sur le fait que, le 31 décembre dernier, je vous ai adressé un rapport général sur toutes les réclamations produites après la date du premier rapport ci-haut mentionné : réclamations qui, dans le temps, me semblaient peu nombreuses.

Afin de rendre le travail plus complet, j'ai cru bon, toutefois, de commencer par les réclamations qui m'ont été adressées après mon rapport du 31 août 1889, et de continuer jusqu'à ce jour.

Peu de réclamations ont été produites depuis la date de ce rapport général jusqu'au moment où j'ai commencé à payer, bien que les demandes aient été nombreuses et la correspondance très volumineuse. Mais, aussitôt les paiements commencés dans les différentes parties de la région, les réclamations arrivèrent, et ceux qui, pour une cause ou une autre, avaient négligé de les produire avant, vinrent exposer le bien-fondé de leurs réclamations et demandèrent enquête et paiement. La nouvelle des paiements faits à ceux qui avaient eu le soin de produire leurs réclamations, sembla, tout-à-coup, être connue de tout le pays et éperonner ceux qui avaient été négligents ou qui, jusqu'alors, avaient ignoré les intentions du gouvernement. Il en résulta un flux de correspondances et de nouvelles réclamations, qui dure encore.

Les instructions qui m'étaient données par votre département, me disaient de ne pas refuser d'examiner ces réclamations tardives, mais de les recevoir, de les peser et de faire rapport ; quant à ceux dont les réclamations étaient prouvées, ils avaient droit d'être payés sur les fonds de la subvention du dit chemin de fer.

C'est ainsi qu'il a été produit 106 nouvelles réclamations qui ont été examinées, à-part un nombre égal de réclamations déjà produites par procurations, ou par les contre-maîtres d'équipe, ainsi que celles des hommes auxquels il n'était si clairement rien dû qu'une enquête ou qu'un rapport devenaient inutiles.

Les nouvelles réclamations ainsi examinées forment un total	
de.....	\$ 7,044 15
sur lesquelles j'ai reconnu, après enquête, qu'il était dû.....	4,416 39
soit une différence de.....	<u>\$ 2,627 76</u>

Dans chaque cas les raisons sont données dans un rapport spécial.

Dans un grand nombre de cas j'aie éprouvé pour les nouvelles réclamations les mêmes difficultés que j'avais eues en examinant celles contenues dans mon premier rapport. D'aucunes même étaient plus difficiles, tandis que d'autres étaient plus faciles à débrouiller, parce que les parties intéressées produisaient des preuves irrécusables du bien-fondé de leurs réclamations.

Bien que, dans mon enquête de l'année dernière, j'ai eu à examiner tous les cas de différents genres de réclamations, et que je crûsse connaître parfaitement les endroits où les ouvriers étaient échelonnés sur la ligne,—sous quels sous-entrepreneurs et contre-maîtres ils avaient travaillé,—le genre d'ouvrage auquel ils se livraient,—la moyenne de temps durant lequel ils avaient travaillé,—la moyenne des salaires,—où ils demeuraient, et que je connûsse très bien les voies, moyens et méthodes de construction de ce chemin de fer, j'ai cependant trouvé un certain nombre de cas qui semblaient s'écarter des règles ordinaires, et qui nécessitaient un examen plus sérieux et une attention des plus minutieuses avant de donner une décision. Ceci me força à examiner de nouveau les livres et documents des entrepreneurs et à entendre les parties avant d'en venir à une conclusion finale et de faire des rapports spéciaux. Prises en bloc, ces nouvelles réclamations, bien que peu nombreuses, m'ont causé plus d'ennuis et d'embaras que l'enquête d'un plus grand nombre que j'ai examinées et sur lesquelles

j'ai fait un rapport général l'année dernière. La différence entre les montants réclamés et ceux accordés prouvera avec quel soin l'enquête a été faite sur ces nouvelles réclamations.

La lecture des rapports spéciaux faits sur ces nouvelles réclamations, bien que montrant les raisons sur lesquelles la décision est basée dans chaque cas, ne donne pas toute la mesure des ennuis, vexations et difficultés de l'enquête.

On devait prévoir qu'aussitôt les paiements commencés, plusieurs des réclamants, dont les comptes avaient été rejetés ou réduits, m'importuneraient encore, et je n'ai pas été désappointé dans cette prévision. Bien que généralement les explications que je donnais semblaient les satisfaire, d'autres demandaient une nouvelle enquête et une révision de la décision déjà donnée. Ayant, dès le début, donné à chaque réclamation l'attention la plus complète, je n'ai pas acquiescé à la demande de recommencer l'enquête et le travail que j'ai cru, et que je crois encore avoir fait aussi bien que je le pouvais. Toutefois, quand, après avoir mûrement réfléchi, j'ai reconnu avoir mal jugé une réclamation, sans intention et par une appréciation erronée des faits, j'ai cru de mon devoir, et conformément aux intentions du gouvernement, de corriger, autant que je le pouvais, toute erreur ainsi reconnue, dans le but de remédier, autant que possible, au tort causé au réclamant ; et j'ai fait un rapport en ce sens.

On admettra sans peine, je crois, que, si un juge d'un tribunal civil, dans des causes que les avocats connaissent à fond, où une preuve légale a été donnée et les parties entendues contradictoirement, commet cependant des erreurs et ne satisfait pas la partie en litige, on admettra, que dans une enquête de ce genre, qui roule sur 600 différentes réclamations faites en grande partie par des ouvriers ignorants, qui ne tenaient pas de livres, mais laissaient ce soin à leurs patrons, qui étaient incapables de donner des détails, ou de dire même où l'on pouvait trouver la preuve de leurs réclamations, qui croyaient que la vérification de leurs réclamations—dont ils n'étaient pas toujours sûrs eux-mêmes, et qui généralement étaient présentées d'une manière très vague et très superficielle,—devait être faite sans leur aide, ou, en d'autres termes, que leurs réclamations devaient être acceptées sans discussion,—le commissaire chargé de l'enquête ait été réduit à chercher cette preuve dans l'examen de livres et de documents tenus à la hâte et d'une manière incomplète, comme ils l'ont été le dernier mois de l'époque sur laquelle roulent les réclamations, sans compter qu'à la suite de l'audition de témoins plus ou moins prévenus ou ignorants, les possibilités d'erreurs sont augmentées ainsi que l'impossibilité de satisfaire

tous les intéressés, et sont plus grandes pour celui qui est chargé de l'enquête que dans le cas d'un juge qui a à décider un même nombre de causes civiles.

Dans les quelques cas où j'ai pu découvrir une erreur, je n'ai pas hésité à en informer votre département, et justice a été faite. Somme toute, il est heureux que le nombre de ceux qui se sont plaints soit relativement insignifiant, comparé à la grande quantité de réclamations et aux difficultés de l'enquête.

Avant de terminer cette partie de mon rapport, je dois dire, que d'après moi, il y a un bon nombre d'ouvriers de ce chemin de fer qui n'ont pas encore produit leurs réclamations. Ils sont, sans doute, disséminés sur le continent, et la plupart d'entre eux ne le feront jamais, par ignorance ou indifférence.

PAIEMENTS.

Quant au paiement des réclamations produites et approuvées, j'ai à constater que, le trois février dernier, la somme de \$36,131.49 a été déposée par votre département à la succursale de la banque des Cantons de l'Est, à Waterloo, et placée à ma disposition pour payer ces réclamations. C'était le montant mentionné dans mon rapport général, comme étant nécessaire pour cet objet ; mais par suite d'erreur, les sommes payées excédaient un peu ce montant.

Pour couvrir la différence et pour payer les nouvelles réclamations produites, comme il est dit ci-dessus, la somme de \$3,000 a été déposée plus tard et à différentes époques, soit : un total de \$39,131.49 ainsi placé à ma disposition, somme qui, bien qu'aucune demande de paiement n'ait été faite pour certaines réclamations, tel que déjà mentionné, a été insuffisante, comme on le verra ci-après.

Avant de procéder au paiement des réclamations, j'ai préparé un projet d'acte ou formule de quittance et transport, devant être signée et faite *sous seing privé* par chaque réclamant ou par son procureur autorisé, laquelle formule a été soumise à votre département, et approuvée par ce dernier. Dans chaque cas j'ai eu soin de veiller à ce que cette quittance et ce transport fussent faits régulièrement de manière à protéger le gouvernement contre toute réclamation future de la part des réclamants ; et on en aura clairement la preuve en examinant chacune de ces formules de quittance et transport.

Les paiements ont été difficiles et embarrassants à effectuer, parce qu'il s'était opéré de nombreux changements de domiciles entre la date du règlement et celle

de la production de la réclamation :—changements qui ont occasionné des recherches sans fin pour retrouver et prévenir les réclamants et obtenir l'acquiescement de leurs créances. La correspondance à ce sujet a été très volumineuse.

Dans certains cas il m'a été impossible de retrouver les réclamants, malgré toute la diligence que j'ai apportée. Comme le montant des comptes ainsi laissés en suspens n'est pas élevé,—ni les réclamants bien nombreux et que les parties intéressées peuvent être payées plus facilement et d'une manière plus économique par les employés de votre département, si elles se présentent, je n'ai pas cru devoir, dans ces circonstances, garder plus longtemps cet argent en main, en attendant la possibilité de leur retour.

Le montant des réclamations non-payées s'élève aujourd'hui à \$1,761.82, et, pour faciliter les recherches futures nécessaires, je joins à ce rapport une liste alphabétique. Une grande partie de cette somme est due conditionnellement, comme on peut le voir par les rapports.

J'ai également préparé un état, — que je vous envoie,— des paiements effectués des réclamations approuvées, avec les dates, numéros des réclamations, rapports et chèques, afin de faciliter les recherches à ce sujet.

J'ai préparé et expédié de plus une liste alphabétique des réclamations, rapports et chèques, ainsi que des montants payés, afin de faciliter les recherches dans chaque cas et chaque règlement.

Je vous envoie également les talons des chèques qui aideront à retrouver les paiements et à les vérifier.

On constatera par ces états que j'ai payé des réclamations, et reçu des quittances pour.....	\$39,297 05
et que j'ai reçu.....	39,131 49

excédant mon compte en banque de	\$ 165 56
lequel excédant je dois expliquer.	

Dans la hâte qui a accompagné les paiements dont les réclamants pressaient l'expédition par un prochain courrier, ou quand, présents en personne, ils voulaient s'en retourner par le premier train de chemin de fer, j'ai fait une erreur de calcul et oublié de faire quelques entrées dans mes livres : erreurs et omissions que je n'ai découvertes qu'en préparant les états produits en même temps que ce rapport, et en comparant les quittances en ma possession,—d'après

lesquelles ces états sont établis,—avec les entrées dans mes livres et les talons des chèques aussi produits avec les présentes. C'est comme cela que l'erreur a été commise sans intention ; mais, à—part l'ennui que cela m'a causé, il n'en était pas moins vrai que l'argent était dû, que les réclamations avaient été approuvées et qu'il fallait les payer tôt ou tard.

Je me suis arrangé avec le caissier de la banque, ici, où était déposé l'argent, et sur laquelle les chèques avaient été tirés pour cet excédant, pour qu'il en fasse le paiement ; et je recommande que cette balance de \$165.56 lui soit envoyée, aussitôt que possible, afin de rembourser la banque et de faire honneur à la parole que j'ai donnée au nom du département. Je regrette cette erreur, sans laquelle je ne me serais jamais permis de donner des chèques pour un montant excédant les dépôts ainsi faits, bien que les personnes,—à qui ils étaient destinés,—fussent en grand besoin de leur argent, et que tout retard à les payer eût pu les alarmer.

En somme, je me suis efforcé de mettre les dossiers et pièces que je vous transmets aujourd'hui dans une forme telle qu'elle pût amplement justifier et protéger le gouvernement, en les classant de façon à faciliter les recherches et à les rendre plus compréhensibles à chaque fois qu'il faudra les consulter. Je crois avoir réussi jusqu'à un certain point.

Je ne puis, cependant, finir ce rapport sans exprimer ma reconnaissance personnelle pour les nombreux services qui m'ont été rendus, en toutes circonstances, par les employés du département pendant cette enquête. Le concours prompt et courtois et l'aide efficace qui m'ont été, nommément, donnés par M. Moreau, directeur des chemins de fer, —qui était chargé spécialement de cette affaire,—m'a grandement facilité et diminué mon travail, et je lui en suis profondément obligé. L'heureux accomplissement de ma tâche est dû, en grande partie, à l'attention bienveillante qu'il m'a témoignée et aux conseils utiles qu'il m'a donnés de temps à autres, pendant que j'ai été occupé de cette affaire ; et je croirais être ingrat en négligeant d'exprimer ici mon appréciation des services signalés qu'il m'a ainsi rendus.

Le tout respectueusement soumis,

(Signé:) JNO. P. NOYES,

Commissaire *In-Re*: Chemin de Fer d'Hereford.

Waterloo, 5 août 1890.

EXPLORATION DANS LES COMTÉS DE DORCHESTER, BELLECHASSE,
MONTMAGNY, L'ISLET, KAMOURASKA, ETC.

(Traduction.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

Québec, 29 septembre 1890.

E. A. HOARE, écuyer,

Ingénieur civil,

Québec.

Monsieur,

L'honorable Commissaire des travaux publics me charge de vous transmettre ses instructions relativement à l'achèvement du travail déjà commencé par M. R. Tétu et à l'exploration autorisée par la Législature, en vue de la construction éventuelle d'une nouvelle ligne de chemin de fer qui traverserait les comtés de Lévis, Dorchester, Bellechasse, Montmagny, l'Islet, Kamouraska, etc.

Vos devoirs consisteront :

1o. A compléter les levés topographiques à partir du point où M. Tétu a terminé ses travaux, depuis les sources de la Rivière du Loup, dans le comté de Kamouraska, jusqu'à un point quelconque de la ligne du chemin de fer de Témiscouata ;

2o. A faire un examen plus minutieux de la ligne de la vallée de la rivière Etchemin, afin de s'assurer si les travaux de construction seraient moindres du côté ouest de la rivière que du côté est ;

3o. A faire le levé topographique du terrain à partir d'un point quelconque entre Ste-Claire et Standon, en passant par le comté de Bellechasse, jusqu'à un autre point près de St-Paul de Montminy, comté de Montmagny, afin de s'assurer si une ligne meilleure et plus directe peut être suivie dans cette direction, au lieu de la ligne qui passerait par Ste-Justine ;

4o. A compléter le levé topographique depuis Ste-Justine jusqu'à un point quelconque du chemin de fer du Pacifique.

Vous ferez vous-même les arrangements nécessaires pour tout ce qui concerne cette exploration, et ces levés topographiques ; et toutes les dépenses qui s'y rapporteront, comprenant gages, pension, frais de voyages, équipements, etc., etc., seront à votre charge. Vous choisirez vous-même vos hommes, et leur contrôle sera laissé exclusivement à votre discrétion et à votre responsabilité. Vous serez payé à raison de \$1,000 par mois pendant huit mois d'ouvrage *bona fide*, pour les services ci-haut énumérés, etc., telle somme devant comprendre et couvrir vos honoraires pour travail, rapports, informations, correspondance, dessin de plans, etc., ainsi que vos dépenses pour hommes, pension, équipements, etc., déjà mentionnées. Le premier paiement mensuel de \$1,000, et \$200 sur le second, seront faits à l'avance.

Vous aurez à faire des rapports chaque mois sur le progrès de l'ouvrage, en les accompagnant d'informations sur la qualité du sol, la nature de la végétation et des essences forestières, et en faisant aussi mention, s'il y a lieu, des mines qui pourraient exister sur les terrains explorés. Dans ce dernier cas vous enverrez au département les échantillons de minéraux que vous pourrez vous procurer et que vous jugerez devoir être utiles.

Tout l'ouvrage devra être terminé, et un rapport final, avec plans, présenté au plus tard le 1er septembre 1891.

Une somme additionnelle de \$2,000 vous sera payée à la fin de tous les travaux, et sur réception, par ce département, de votre rapport final, avec plans.

Pour aucune considération le gouvernement ne paiera pour ce service ou aucune partie d'icelui plus que le montant représenté par la valeur de huit mois de travail réel aux termes par mois indiqués ci-dessus. Si l'accomplissement de l'entreprise requiert plus de huit mois de travail, il ne sera rien payé pour ce temps supplémentaire.

Le gouvernement se réserve le privilège d'ajourner ou de discontinuer l'ouvrage en aucun temps après le 1er mars 1891. Advenant cette éventualité, vous serez payé, en sus de la somme de \$1,000 par mois d'ouvrage *bona fide*, à compter de la date du commencement des travaux jusqu'à la date à laquelle ils auront été ajournés ou discontinués, une somme calculée à raison de \$200 par mois pour le même espace de temps, comme honoraires pour un rapport complet, avec plans, de l'ouvrage alors exécuté.

Vous devrez donner avis à l'honorable Commissaire des travaux publics de la date du commencement des travaux, et donner aussi, si vous en êtes requis, les noms des hommes qui seront à votre emploi.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) ERNEST GAGNON,
Secrétaire.

Accepté,

(Signé) E. A. HOARE.

29 septembre 1890.

Addendum à l'Appendice No. 2.

Il y a lieu d'ajouter les deux ponts suivants à ceux qui sont énumérés dans la 3ème partie de mon rapport, savoir :

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

Par résolution du 25 août 1890, le conseil municipal de St-Ephrem a chargé M. le maire Jos. Pilon de s'entendre avec le gouvernement au sujet de la reconstruction du pont dont il s'agit.

A la demande de M. Pilon il est procédé à l'étude de ce projet. Le nouveau pont devrait avoir 145 pieds 9 pouces d'ouverture ; les culées coûteraient approximativement \$3,527.00 et une superstructure neuve en bois \$1,125.00, d'après le tarif adopté.

L'honorable Commissaire n'a pas encore décidé si le gouvernement interviendra dans les frais de construction de cet ouvrage.

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

A la demande de l'honorable Chs. Langelier, secrétaire provincial, l'étude de ce projet a été faite dans le courant du mois de mai dernier.

Deux projets sont en présence : le premier comporte l'établissement du pont près de l'embouchure de la rivière. Le pont, en cet endroit, aurait 120 pieds d'ouverture et la dépense s'élèverait approximativement à \$3,200.00 pour les maçonneries, \$1,100.00 pour une superstructure neuve en bois, et \$4,980.00 pour le pont métallique.

Le second projet, recommandé par le service technique, comporte l'établissement du pont à 300 pieds environ en amont du premier, en un point où l'ouverture de l'ouvrage ne serait que de 75 pieds.

Le coût des maçonneries serait d'environ \$2,850.00, celui du pont en bois \$525.00, et celui du pont métallique \$2,280.00.

L'honorable Commissaire n'a pas encore pris de décision au sujet de l'intervention du gouvernement.

Québec, le 1er octobre 1890.

L'ingénieur-directeur,

GÉRARD MACQUET.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
RAPPORT DU COMMISSAIRE	iii
APPENDICE No. 1.—Travaux aux édifices publics	1
Rapport de M. Paul Cousin.....	1
Acte de vente de partie du terrain de l'ancien collège des Jésuites, à Québec, aux Frères des écoles chrétiennes	11
Rapport de MM. Perrault et Ménard sur les travaux publics exécutés à Montréal.....	14
Acte de rétrocession de la propriété de la prison des femmes, à Montréal. Nouvelles conventions ..	15
Contrat pour la construction d'un étage additionnel au palais de Justice de Montréal.....	20
APPENDICE No. 2.—Ponts métalliques	27
Rapport de M. Gérard Macquet	27
1ère partie.—Ponts en cours d'exécution à la date du 1er janvier 1890	28
2ème partie.—Ponts dont l'étude et les travaux ont été commencés depuis le 1er janvier 1890.....	43
3ème partie.—Ponts dont l'étude a été commencée après le 1er janvier 1890, mais dont les travaux ne sont pas encore entamés.....	48
APPENDICE No. 3.—Chemins de fer	54
Rapport de M. E. Moreau	54
Tableau A.—Subventions en argent accordées à certaines compagnies	74
Tableau B.—Subventions en terres accordées à certaines compagnies.....	80
Tableau C.—Dépenses relatives à la construction du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et aux inspections de chemins de fer, du 31 décembre 1889 au 30 juin 1890.....	84
Tableau D.—Dépenses relatives à la construction du chemin de fer Q. M. O. et O., et aux inspections de chemins de fer du 1er juillet au 1er octobre 1890.....	86
Tableau E préparé par M. L.-A. Vallée, indiquant le nombre total de milles de chemin de fer construits et livrés à l'exploitation, ou à la veille de l'être, dans la province de Québec, au 1er octobre 1890	88
Chemin de fer de Hereford.—Lettre de M. J. P. Noyes.....	94
Exploration dans les comtés de Dorchester, Bellechasse, Montmagny, L'Islet, Kamouraska, etc —	
Instructions à M. E. A. Hoare, ingénieur.....	100
ADDENDUM à l'appendice No. 2 (ponts métalliques)	103

GENERAL REPORT
OF THE
COMMISSIONER OF PUBLIC WORKS

OF THE
PROVINCE OF QUEBEC

1890

PRINTED BY ORDER OF THE LEGISLATURE.



QUEBEC :
PRINTED BY CHARLES-FRANÇOIS LANGLOIS,
Printer to the Queen's Most Excellent Majesty

1890

STAFF OF THE DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS.

HONOURABLE P. GARNEAU, Commissioner.

SIMÉON LESAGE, Assistant-Commissioner.

ERNEST GAGNON, Secretary.

P. M. PARTRIDGE, Accountant.

GÉRARD MACQUET, Engineer and Director of construction of metal bridges.

E. MOREAU, Director of Railways.

A. C. GUILBAULT, Registrar.

PAUL COUSIN, Assistant-engineer and Director of Public Works.

L. A. VALLÉE, Railway Engineer.

E. MAILLOUX, Assistant-accountant.

T. A. TRUDELLE, Draughtsman.

J. O. MÉTHOT, Inspector of Works.

ERROL BOUCHETTE, Commissioner's private secretary.

J. E. GARNEAU, Clerk.

J. B. C. HÉBERT, do

JOSEPH ROY, do

OCTAVE DEMERS, do

CLAUDE DÉNÉCHAUD, do

TREFFLÉ LACROIX, Engineer.

J. B. SIROIS, Messenger.

P. ARCHAMBAULT, do

SYLLA COTÉ, do

TO HIS HONOUR
THE HONOURABLE AUGUSTE-REAL ANGERS

Lieutenant-Governor of the Province of Quebec.

The undersigned has the honour to submit herewith, the report of the Department of Public Works for the nine months elapsed since the 1st of January, 1890.

PUBLIC BUILDINGS.

The ornamenting of the front of the Parliamant Buildings was commenced by the placing in position of the "Indian Group" at the top of the fountain wall in front of the main entrance and by putting up the statue of Frontenac in the niche intended for it. The statues of Montcalm and Levis are ready to be cast in bronze and Mr. Hebert has just received orders for three others, those of Wolfe, of Elgin and of de Salaberry.

By adding these three to its first order, the Government desired to assure our artist of its appreciation of the portion of the work already executed.

A considerable amount of necessary work has been done at the McGill Normal school. For many years past this building, owing to its age, has failed to fulfil the conditions of comfort and health, which ought to be found in so important an institution. The entire roof has been renewed; the building put into a perfect state of repair, and all improvements included in the system of heating by hot water, combined with perfect ventilation, have been introduced.

The front of the Jacques Cartier Normal school, which threatened to fall owing to the giving way of the ground, had to be entirely taken down;

new foundations built on piles have been laid, and the construction of the wall is now proceeding rapidly, a temporary partition has been put up, so as to permit the use of the rest of the establishment, and a brick building erected in the yard so as to avoid the interruption of the school classes.

Plans for the erection of a new building for the Laval Normal school, at Quebec, are being prepared.

A contract has been passed with Mr. Charles Berger, contractor of Montreal, for the enlargement of the Montreal Court House, by the addition of a third story surmounted by a dome. While giving the present building an elevation better proportioned to its length and more in harmony with the neighbouring buildings, this additional story will give all the space required for the alteration of the court rooms and the arrangements of the offices of the different courts, and the dome will be suitable for the library of the bar. The elevators which will be continued to the top of the building, will give easy access to the third story and to the dome.

The utmost precautions have been taken to make sure that the present walls are of sufficient strength and in a condition to support the weight of the additional story. The dome will rest upon iron pillars standing upon a foundation specially built for them.

Mr. Berger has begun and ought to finish his work in September, 1891.

Wings have been added to the Court House of Sorel and Beauharnois to be used as vaults to replace the old ones, which did not give the necessary security, or the space required for the archives of these districts.

The necessary appliances for hot water heating have been put into the Court Houses of New Carlisle and Sorel.

The wall surrounding the Court House at St. John is in course of erection.

Details of works of repairs and maintenance of the various other public buildings will be found in Appendix No. 1. Many of these are still unfinished.

The sale of the last portion of the ground of the old Jesuit's college, mentioned in my last report as about being made to the Christian Brothers, was concluded on the 14th March, 1890. The deed of sale is reproduced in Appendix No. 1.

The use of the building employed as the archives office has been reserved until the Spring of 1893, so as to give time for the construction of a proper vault for their reception.

The prison for women in Montreal, many parts of which were falling down, and which required immediate repairs and indispensable additions, the whole amounting to over \$75,000, has been retroceded to the Ladies of the Good Shepherd, upon their undertaking, at their own cost, to make all the necessary repairs and additions and even the rebuilding of such portions of the present building as might be necessary, as long as it is used as a prison for women, and continuing to receive for one, two, three, four or five terms of five years each, such prisoners as the Government may send them, upon the same conditions as in the past and in conformity with the instructions of the sheriff and the regulations of the inspectors of prisons.

By this act of retrocession, besides avoiding the outlay of \$75,000 in cost of repairs and additional buildings, the Government has further freed itself from the obligation of paying to the Rev. Ladies of the Good Shepherd at the optional expiration of the first agreement, the value, to be established by experts, of the land upon which the prison for women is built, equal to an additional sum of \$48,160.76.

Under these conditions it was thought to be in the interest of the Province to give up this property.

The deed of retrocession is reproduced in full in Appendix No. 1.

STONING PUBLIC ROADS.

The counties of Drummond, Arthabaska, Joliette, Shefford, Laprairie, Portneuf, Chambly, Quebec and Bonaventure have petitioned for Government aid in stoning their roads. The Government has adopted a rule to grant one fourth of the amount, expended by each locality during the present fiscal year in such work. It will be 30th of June next before the amount of work done and of the subsidy paid by the Government, can be established.

The improvement of our highways is without doubt one of the reforms to which the particular attention of the Government should be directed. At certain seasons, most of our country roads are barely passable, and by no means in keeping with our other means of communication. Agriculture suffers and especially the dairy industry which demands the continual travelling to and fro of those who supply the various butter and cheese factories.

If, through the encouragement shewn to municipalities desiring to stone their roads, an earnest movement in this direction is created, it may well be said that few more useful objects will have been attained by the granting of public assistance.

METAL BRIDGES.

Several important bridges have been completed since the publication of my last report. Others are in course of construction a list of all which will be found in Appendix No. 2, which contains the report of Mr. Macquet, the engineer in charge of the department of metal bridges.

The following figures, which refer to the whole of the bridges built under the auspices of the Government, give a general idea of the importance of these works.

On the 1st January, 1890, sixteen bridges, covering a total length of 2,450 feet, had been entirely finished and had cost, for the masonry and metal superstructure, a sum of \$129,000, of which \$37,800 had been advanced by the Government.

On that date, 1st January, 1890, eighteen bridges were in course of construction, most of which are now actually completed; they cover a total length of 3,040 feet and will have cost \$242,200 including masonry and superstructure, of which \$165,000 was furnished by the Government. Finally four bridges have been commenced since the 1st January last, and are now in course of construction; they cover a length of 780 feet and will cost in all \$52,000 of which \$37,500 will be furnished by the Government.

Up to the present time the following have been the usual conditions under which the Government contributed to the construction of metal bridges :

1stly. The municipality interested builds at its own cost, the masonry supports destined to receive the metal superstructure.

2ndly. The municipality pays the Government the price of a wooden superstructure.

3rdly. When these two conditions have been fulfilled, the Government builds and puts up the metal superstructure at its own cost.

4thly. The exact position of the bridge is determined by the Government engineer, who also supplies (without charge to the municipalities) the necessary plans and estimates for the work, superintends its execution, receives and passes it when finished, &c.

5thly. Bridges in the cost of constructing which the Government has participated, are not to be pay bridges.

In accordance with suggestions contained in Mr. Macquet's report, it is my intention to endeavour to induce the municipalities for the future to transfer to my department the construction of the masonry abutments and piers. In such case, the municipalities will have to pay to the Government, the value of the masonry, piers and supports, according to estimates made by the engineer for metal bridges, and the department will thus take charge of the construction of the whole work.

The advantages resulting from such unity of control and responsibility are at once apparent. In addition, this manner of intervention on the part of the Government, seems to meet with the approval of most of the municipalities.

The bridges, thus built at the joint cost of the Government and the municipalities, whatever the mode adopted for their construction, remain the property of the municipalities, which are bound to take charge of them for the future.

RAILWAYS.

The work done on the railways of the Province since the 1st January, 1890, is described in detail in the report of the Director of railways, which forms Appendix No. 3. At the end of this report are added various tables giving the number of miles subsidized on each road, the amount of subsidy paid up to date, and the amount of subsidy remaining to be paid to each railway, whether in money or in land; with, finally, a complete table of the number of miles of road in operation on the various railways in the Province.

The exploration, authorized by the Legislature, with a view to the eventual construction of a new line of railway to traverse the counties of Levis, Dorchester, Bellechasse, Montmagny, l'Islet, Kamouraska, &c., commenced by Mr. R. Têtu, has just been entrusted to Mr. E. A. Hoare, civil engineer, who ought to complete the work in accordance with a letter of instructions dated 29th September last, which is entered at the end of Appendix No. 3.

The population which borders on this region have long been convinced that the territory about to be explored offers the shortest and most advantageous line for a railway to the Atlantic, on the south shore of the St. Lawrence. If, as there is every reason to hope, this exploration, which has been entrusted to Mr. Hoare, an engineer of great experience, recommended by all the county members interested, establishes that a railway can easily be constructed across these magnificent townships, there will be no scarcity of enterprising capitalists to take up the project and give us at last the true short line to the Atlantic, entirely on Canadian soil.

The whole respectfully submitted,

P. GARNEAU,
Commissioner.

Quebec, 15th October, 1890.

APPENDIX N° 1

PUBLIC WORKS AND BUILDINGS.

Quebec, 1st October, 1890.

To the Honorable P. GARNEAU,
Commissioner of Public Works,

Quebec.

SIR,

I have the honor to submit the following report on work done or being done to Public Buildings, under the control of your department from the 1st of January to the 1st October, 1890.

PARLIAMENTARY AND DEPARTMENTAL BUILDINGS.

All the lawns have been completed. Some of the drives have been gravelled, but a certain number have yet to be repaired. Nothing was done on the surrounding wall during this season. I would again recommend the construction on the south west side of the building of a cellar in which the gasmeters would be placed, and also that the wooden flooring on the ground floor of the public departments be replaced by tiles.

The carpenter's work and the glass cases for the museum of the Department of Public Instruction have been completed. The ordinary maintenance repairs have been done by our own workmen or by contractors. The increase in the number of members of the Legislative Assembly has obliged us to have new desks and new seats made. I again call your attention this year to the danger in which the buildings and those who inhabit them would be placed, if they were struck by lightning, as there are no lightning rods.

QUEBEC COURT HOUSE.

All the surrounding walls have been completed. All the outside walls and the cornices have been repointed. The grounds around the building have been levelled and sodded.

The ventilation of the Criminal Court has been improved ; the guardian's lodging painted and papered. Some repairs were made to the permanent furniture of the courts and offices. The tile flooring was repaired. The side-walks on St. Louis street and on the Place d'Armes must be renewed, and a cut stone step added to the main entrance of the building.

All the outside windows will have to be painted and puttied in order to prevent the wood from rotting.

LAVAL NORMAL SCHOOL, QUEBEC.

The roofs have been partly repaired and partly renewed. The only work done to this building was only what was absolutely necessary for its maintenance.

QUEBEC GAOL.

All the plumbing has been put into perfect order, but the gas pipes which are in very bad order have still to be repaired. The fences have been repaired or renewed. As I suggested in my report, last year, it is absolutely necessary that a new pump be supplied for the use of the building as the old one is beyond repair.

The water spouts require to be renewed. The outside walls and the wall surrounding the building should be repointed in certain places. The cut stone steps should be repaired and one of them renewed. The cement floors in the work room should be renewed. The carpenter's work and the painting of the house, occupied by one of the gaolers, requires to be repaired immediately.

REGISTRY OFFICE.—St. Ann Street, Quebec.

Some repairs have been made to the furnaces. This building has been sold to the Christian Brothers, but the Government has reserved the right of using it to the 1st of May, 1893.

SPENCER WOOD.

The only work done this year consisted in some small repairs of general maintenance.

THREE RIVERS COURT HOUSE.

At the request of the department, the Corporation of Three Rivers has completed its sewers to this building, and the department has connected them with those of the Court House. With the exception of a few small repairs, no work was done on this building, and only little work remains to be done ; the plinths protecting the foot of the wall should be renewed as well as part of the sidewalk.

Two double iron doors and seven iron shutters are necessary for the new vaults and the pigeon-holes have still to be numbered.

The excavation of cellars, in certain parts of the building, has affected the foundations. A small supporting wall must be built at such places in order to prevent the front walls from cracking.

The floors will have to be renewed in certain offices. The main entrance door should open outwards, according to law, and have a storm door inside, so as to prevent the cold from coming into the passages when the door is opened.

THREE RIVERS GAOL.

Water closets have been placed in the gaoler's and turnkey's lodgings. The plastering which had been broken by the prisoners has been repaired. The fences have been put in good order and a new gate made.

The Corporation of Three Rivers, as they also did for the Court House, completed their sewers as far as this building and the necessary connections have been made with those in the gaol. The wall surrounding the gaol yard is falling to ruin, the coping being all rotten. It will be necessary to cover it with galvanized iron and repoint it. The roof of the ice-house has to be renewed. The iron grating in the iron doors of the cells should be doubled around the locks, as the prisoners can open them by passing their arms through the grating. The outside windows have no ventilators, and it is very hard to ventilate the building in winter.

GOVERNMENT OFFICES—THREE RIVERS.

Only lessee's repairs.

COURT HOUSE, — SHERBROOKE.

Considerable work has been done to introduce water into the building and organize a system for draining it, without being obliged to prolong it to the river Magog. A trench was opened from the gaol crossing Prison street and the grounds of the Court House, passing through Bank street, so as to join with the sewers of the corporation of Sherbrooke, on Montreal street. By this means all the plumbing work required for the use of water all over the building has been completed. The water-closets, sinks and reservoirs are now in good working order and the building has been made far more healthy, since the cellar and the yard have been drained.

The balustrade of the steps, as well as their dies which are of brick, should be renewed out of cut stone, as the frost displace them every year and occasion

useless expenditure. The roofs of the wood sheds and of the little wing are beyond repair and have to be renewed. The only thing required to complete this building is a hot water heating apparatus.

SHERBROOKE GAOL.

As in the Court House of this city, the making of the sewers has permitted all the necessary plumbing for the use of baths, water-closets, sinks and reservoirs to be done, and all is at present in good working order. The cellars have all been drained and dried. The walls surrounding the yard have to be re-pointed, as well as those of the main building. A door should be bricked up in the cellar to prevent escapes. The gate of the prison yard has to be renewed. Gas has been introduced into the cellar, but all the pipes to light the building have yet to be put in.

COURT HOUSE AND GAOL AT SOREL.

(DISTRICT OF RICHELIEU.)

A fire-proof wing two stories high has just been built to be used as a vault by the Prothonotary, the former ones being found too small for the wants of the district. Pigeon-holes and shelves will have to be placed in this vault to hold the papers. The roof and spouts of the Court House and gaol have been renewed. A hot water heating apparatus has been put into this building and will be ready for use during this winter. The boundary fences have been entirely renewed. The sidewalks in the front of the building will have to be renewed.

A most expensive work which the department will be obliged to undertake, if the corporation does not do it, will be the construction of a new sewer from King street to the river. The Corporation makes use of this sewer for the lots along this street and receive the taxes therefor. In some places on nearing the river, the trenches in quick sand will reach a depth of nine feet.

COURT HOUSE AND GAOL AT ST. JOSEPH, BEAUCE.

The roof, spouts and ventilators have been renewed and some slight repairs made to the interior of the building. The furniture in the judge's room has not yet been renewed.

The hot air furnace and the stoves constantly require repairs and will be before long a danger for fire, on account of the length of time they have been in use. I would therefore again recommend that a hot water apparatus be placed in this building, it would then be safer and healthier.

COURT HOUSE AND GAOL AT FRASERVILLE.

Some repairs were done to the plumbing, and the permanent fixtures, which are in a most miserable condition, still have to be repaired. The prison inspectors recommend that a surrounding wall be built for greater security against prisoners escaping.

COURT HOUSE AND GAOL AT CHICOUTIMI.

The only repairs made this year have been those of ordinary maintenance. Some changes should be made in the arrangement of certain offices, as well as painting and tinting the permanent fixtures of the Court and some of the rooms, and renewing the furniture.

COURT HOUSE AND GAOL OF SWEETSBURGH.—BEDFORD.

Tenant's repairs were the only ones made. The stoves in the gaol have been renewed. The fixtures have yet to be repaired and some old furniture renewed.

COURT HOUSE AND GAOL OF THE MAGDALEN ISLANDS.

No repairs have been for some years made to this building. Next year the wood work of the exterior of the building should be painted and some repairs made to the interior. A new porch should be made to replace the present one and the spouts should be repaired. It is absolutely necessary that a fire proof safe should be purchased for the use of the court house.

COURT HOUSE AND GAOL AT ST. JEAN D'IBERVILLE.

The walls enclosing the grounds of the court house have been begun and will be finished very shortly. The building of a brick out-house has been put off. The department did not deem it advisable to sanction such expenditure, owing to the insufficiency of the grant voted by the Legislature. Some repairs will be necessary in the interior of the building. There have been some proposals for the lighting of this building by electricity.

COURT HOUSE AND GAOL AT MONTMAGNY.

There were only some slight repairs made to the building. Some furniture was purchased for the judge's room.

COURT HOUSE AND GAOL AT STE, SCHOLASTIQUE.

Some repairs were made; changes in the division of certain offices have been asked for, and a portion of the furniture in some of the rooms will have to be renewed.

COURT HOUSE AND GAOL AT MALBAIE.

Very little repairs have been done, except to the doors of the cells. If the department accept the offer of the Malbaie Aqueduct Company, to supply the building with water, the pipes necessary for the sewerage and plumbing work would have to be provided for

COURT HOUSE AND GAOL AT BEAUHARNOIS

As at Sorel, a fire proof wing to be used as a vault by the Prothonotary is under construction and will be completed in a short time. Pigeon-holes will have to be placed therein for documents.

The padlocks and locks on the iron doors will have to be changed on account of their inferior quality, a prisoner having lately escaped by breaking a padlock and lock. A wicket should be made in some of the doors.

The roof must be completely renewed, and immediately; it is beyond repair.

The enclosing wall will have to be repointed, and the keystones of the yard gate taken down and rebuilt.

An offer has been made to the department to supply this building with water from the aqueduct. If the department accepts, provision will have to be made for the underground pipes and the plumbing necessary for distributing the water throughout the building.

COURT HOUSE AND GAOL AT ARTHABASKA.

Only some slight repairs. The roof of the wood shed will have to be renewed.

COURT HOUSE AND GAOL AT PERCÉ.

As this building was put in good order last year, no work was done to it this year. The wing used as the gaoler's lodging has not yet a new roof and the greater portion of the materials are on the spot.

The government has received a petition from the mayor of Percé asking that a parcel of land sixty feet square be ceded to him for the purpose of building a municipal Town Hall.

COURT HOUSE AND GAOL AT NEW CARLISLE.

This building which was entirely renewed last year, has just been supplied with hot water heating apparatus.

The boundary fences on the land belonging to the government will have to be, in part, renewed.

ST. HYACINTHE COURT HOUSE AND GAOL.

The roof of the Court house and goal has been covered with galvanized iron. The extensive walls of the building will have to be repointed, and various slight but urgent repairs done to the interior.

RIMOUSKI COURT HOUSE AND GAOL.

The drainage and plumbing of this building has been put in perfect order. The officers of the Court and the Bar of the district ask that hot water heating apparatus be given them instead of the present system of heating the building.

AYLMER COURT HOUSE AND GAOL.

Only few repairs to this building. None of any importance.

HULL.

An inspection for the choice of a suitable spot upon which to build a court house and gaol at Hull, according to plans prepared by the department, has just been made.

REMARKS.

Notwithstanding the unfavorable reports made by the officers of your department, after most careful examinations, upon certain vaults built by certain municipalities, and said to be fire-proof, these municipalities still persist in keeping and using these vaults as if they were fire-proof. I may venture to state that very few of those vaults can be declared to be perfectly safe, and it will only be when a fire shall have ruined a district that the municipalities will decide upon building vaults according to plans approved of by the department. I would suggest, in the public interest, that all those vaults be inspected, and a report upon each of them made to the government.

The government buildings at Montreal have been placed under the supervision of special architects, controlled by the department, who have been ordered to report on the works entrusted to them.

The whole respectfully submitted,

P. COUSIN,

Assistant engineer
and Director of Public Works.

PROPERTY OF THE OLD JESUITS' COLLEGE AT QUEBEC

DEED OF SALE TO THE CHRISTIAN BROTHERS.

In the year one thousand eight hundred and ninety, on the fourteenth day of March, before the undersigned notary public, for the province of Quebec, Canada, residing at the city of Quebec, appeared :

Her Majesty Queen Victoria, represented in this deed by the Honorable Pierre Garneau, of Quebec, Commissioner of Public Works of this Province, duly authorized by an order in Council, bearing the number 46 and dated the thirtieth of January last, 1890, of the first part :

And the Christian Brothers, duly incorporated and having their chief place of business at Montreal, represented in the present deed by Brother Stephen, director of the establishment called " des Glacis, " at Quebec, duly authorized by a resolution of the corporation at a meeting held at Mont de Lasalle, Montreal, on the twentieth of February last and a duplicate whereof is annexed to these presents, of the second part ;

The said party of the first part sells, by these presents, with the usual legal warranty to the said parties of the second part accepting thereof, all the real rights whatsoever belonging to the Province of Quebec, in a lot of land forming part of the old college of Quebec, or Jesuits' College, as shown in blue and by the letters A. C. D. E. on the plan annexed to the minutes of these presents and signed by the parties and by the notary, *ne varietur*, containing a superficial area of about one hundred and six thousand one hundred and fifty four feet (106,154) measuring three hundred and one feet (301) on St. Andrew street and St. Ann street, two hundred and seventy two (272) feet on line A. C., three hundred and thirty eight (338) feet on line C. D., and three hundred and twenty (320) feet on line D. E., the whole more or less, and without any warranty whatsoever as to measurement with the same right in all the buildings thereon erected. Such property forming part of lot number two thousand eight hundred and sixteen (2816), on the official plan and book of reference of St. Louis ward of the city of Quebec.

As the whole now is, circumstances and dependencies, with all servitudes, active and passive.

The purchasers to use and dispose of the whole solely for educational purposes.

It was agreed : 1. That at the line dividing this property from that part of lot number two thousand eight hundred and sixteen (2816), sold to the Corporation of the city of Quebec, a street or avenue sixty feet wide shall be opened, one-half of which, i. e. thirty feet, shall be taken from the property hereby sold, and the other half from the portion of the same lot belonging to the city of Quebec ;

2. That from the point A to point E, on the same plan, a strip of land of twenty five feet wide shall be left for the widening of St. Ann and St. Andrew streets ; this strip shall be given only when the buildings thereon erected shall have been removed, and on the condition that the city of Quebec shall consent to undertake, so soon as the said land, in whole or in part, shall be transferred to it, the work necessary to retain the earth on the spot where the new line of the said road shall run ;

3. That all the lessees or occupants of the said property or of the buildings thereon, shall continue to occupy them to the first day of May next, as if the said property had not been sold, i. e, that the rents and other charges, to which they may be bound shall be payable to such date to those with whom such lessees or occupants have contracted ;

4. That the government of this Province reserves the right, to the first of May one thousand eight hundred and ninety three (1893), of using the building bearing number two (2) St. Andrew street, and occupied by the archives office and others ;

5. That the purchasers agree to erect on the said property within five years from this date, a building to be used as a school or commercial academy under their control, the exterior plan of which shall be submitted to the approval of the government ; in default of so doing, in the said delay, it shall be lawful for the government of the Province of Quebec to resume possession of the said land by returning to the said purchasers or their representatives the sum of ten thousand (\$10,000) dollars, without interest ;

6. That the purchasers shall not have the right of changing the destination of the said land, and the buildings which they shall have erected thereon ; in

case they desire so to do the government may resiliate this deed by reimbursing the price of sale without interest, and the value of the new building which they shall have erected, upon award of arbitrators (*à dire d'experts*).

This sale is made for the price of ten thousand dollars (\$10,000), which the parties of the second part agree to pay to the party of the first part, on the first of May next (1890), without interest to that date.

To secure the payment of the said price of sale, the purchasers hypothecate the above mentioned property.

Thus done and passed at Quebec, being number seven thousand eight hundred and ninety nine of the minutes of Cy. Tessier, undersigned notary.

In testimony whereof the parties herewith have signed with the said notary, the same having been first duly read, the said deed being moreover countersigned by Ernest Gagnon, of Quebec, esquire, secretary of the department of Public Works of this province.

(Signed)	P. GARNEAU,
"	ERNEST GAGNON, sec. of dept. P. W.
"	<i>Frère</i> STEPHEN,
"	CY. TESSIER, N. P.

True copy of the original remaining of record in my office.

CY. TESSIER, N. P.

PUBLIC BUILDINGS IN MONTREAL

Montreal, 30th September, 1890. .

ERNEST GAGNON, Esq.,

Secretary,

Public Works.

Sir,

In compliance with your letter of the 26th instant, we have the honour to transmit you our report on the work done in Montreal under our supervision from the 31st of January, 1890.

JACQUES CARTIER NORMAL SCHOOL.—Sherbrooke street.

As the main staircase in the centre of the Building threatened to fall, owing to the foundations having settled, additional iron ramps were put in and pillars added to strengthen the landings.

Besides this, in the spring, the inspector of buildings having examined the foundations of the main front, ordered the walls to be propped, and the department gave instruction to contractors, to take the whole wall down and rebuild it by laying the foundation on pile work and concrete.

This work is well advanced, and the stone walls will be raised for the winter to a level with the height of the basement ; double partitions to keep out the cold have been put up in order to allow the remainder of the building to be used, and a building, part wood and part brick, erected in the school-yard to temporarily replace the school rooms in the main building and to be used afterwards as a gymnasium and recreation room.

COURT HOUSE—Notre Dame street.

Plans and specifications prepared for an additional story with cupola, have been accepted ; tenders have been called for and the contract granted to Mr. Chs. Berger.

We have the honor to be,

Sir,

Your obedient servants,

PERRAULT & MESNARD,
Architects.

FEMALE GAOL.—(MONTREAL.)

DEED OF RETROCESSION.

In the year one thousand eight hundred and ninety, on the ninth day of May, before the undersigned notary public for the Province of Quebec, Canada, residing at the city of Quebec, appeared :

Her Majesty the Queen represented in the present deed by the Honorable Pierre Garneau, Commissioner of Public Works of this Province, duly authorized for the effect of these presents, by an order of the Lieutenant Governor in Council, No. 155, dated the twenty first of April last (1890) hereinafter called : " the government " of the first part ;

And Les Dames Religieuses de Notre-Dame de Charité du Bon Pasteur, incorporated by the Act 9 Victoria, chapitre 91, and having their principal place of business in the city of Montreal, represented at the present deed by Reverend Mr. Zotique Racicot, of Montreal, Priest, Superior of their community, their special attorney, in virtue of a power of attorney before L. O. Hetu, notary, at Montreal, dated the eighth of May, instant ; the said Ladies contracting with the authorization of His Grace E. C. Fabre, Roman Catholic Archbishop of Montreal, hereinafter called " Les Dames Religieuses " of the second part.

The said parties have declared :

1st. Clause.—That by deed before E. Lafleur, notary at Montreal, dated the third of March, one thousand eight hundred and seventy one, Les Dames Religieuses ceded to the government the property upon which the latter was to erect and did erect a building to be used as a gaol for females.

2nd Clause.—That by deed before J. B. Delâge, notary, at Quebec, on the eighteenth of August one thousand eight hundred and seventy six, Les Dames Religieuses agreed to receive and to take care of the female prisoners which the government would entrust them with in this building, subject to the charges, clauses and conditions set forth in the said deed.

3rd Clause.—That in virtue of one of the clauses of this last deed, the government, if it demands the resiliation thereof, is bound to pay to the Dames

Religieuses, for all damages, the value, upon award of arbitrators (*à dire d'experts*) which the property ceded would have, at the latest on the eighteenth of August one thousand eight hundred and eighty i e, at the expiration of four years from the date of the deed of cession ; and that in conformity with the said clause, arbitrators have established, to the satisfaction of the parties, that at the expiration of the said four years, the value of the said property amounted to forty eight thousand one hundred and sixty dollars and seventy six cents (\$48,160.76).

4th Clause.—That the present gaol, managed by the said Dames Religieuses, is in want of great repairs ; that it threatens to fall in ruin in several places owing to defects in the soil upon which it was built, and that such repairs and the additions and improvements urgently required, have been estimated by the government architects at about seventy thousand dollars (\$70,000).

5th Clause.—That the Dames Religieuses offer : 1. To undertake the necessary repairs, additions and improvements and the maintenance of the present gaol, without modifying in any other way their present obligations towards the government and the prisoners entrusted to their care ; and, 2. to discharge the government from the obligation of paying them the above mentioned indemnity established to amount to forty eight thousand, one hundred and sixty dollars and seventy six cents (48.160.76) on the condition that the government retrocede to them the property by them ceded on the third of March one thousand eight hundred and seventy one ; which is accepted by the government.

6th Clause.—Wherefore the latter (the government) by these presents retrocedes and abandons to the said Dames Religieuses, the property described in the said deed of the third March one thousand eighth hundred and seventy one, comprising numbers (1470, 1481 and 1482) fourteen hundred and seventy, fourteen hundred and eighty one and fourteen hundred and eighty two, on the official plan and book of reference of St. Mary's ward of the city of Montreal, with all the buildings thereon erected either by the government or by the Dames Religieuses themselves, circumstances and dependencies, including the moveable effects (except that portion which is used in the department for Protestants) without any exception or reserve to use and dispose of the same in full ownership.

7th Clause.—And on their part, the Dames Religieuses : 1. Discharge the government from the obligation of indemnifying them in any way and more particularly in the manner mentioned in the 3rd clause of the present deed ; 2. Bind themselves to all repairs, lesser and greater, and even to any new

buildings which the present gaol requires or may require, as long as it will be used as a gaol for females, in virtue either of the provisions of this deed, or of prior agreements, or of contracts which may be made at a future date ; 3. they also bind themselves, to the greater and lesser repairs, and to rebuild and replace, if it be or if it become necessary, the dependencies, outhouses, surrounding walls, all walls, fences, drains, &c., as well as apparatus for heating, cooking, lighting and providing water, &c., for the said gaol and generally, to provide for all costs of maintenance and others of the institution, as long as it will be left to its present use ; 4. Bind themselves to supply and maintain the furniture necessary for the Catholic department of the said gaol, and for all persons occupying said portion, and to continue each and every one of their present obligations, except such changes as have been made to these obligations by the present deed, as well as the new obligations also agreed on in the present deed towards the Catholic and Protestant female prisoners which the government may entrust to their care, and towards the government for a period of five years from the first of May instant, and 5. bind themselves furthermore to continue these same obligations and all their pledges towards the government and the said female prisoners for one, two, three, four or five, new periods of five years, if the government so desire. At the termination of each of the said periods, except the last, the silence of the government shall be up considered an extension for five years of the present agreements.

8th Clause.—During the whole of the period or periods above mentioned, the said Dames Religieuses shall be bound to supply the Protestant female prisoners and their matron with lodgings, fuel (for heating purpose only) light and water and to lodge, clothe, wash, feed, light, supply with furniture, beds, bedding, all the Catholic female prisoners, all in conformity with the general prison rules and to continue to fulfil their present engagement towards all female prisoners without distinction.

9th Clause.—The said Dames Religieuses will themselves pay all guardians, servants and employees of which they may require for the department of Catholics prisoners, but the government may demand the dismissal of any incompetent employee. The guardianship of the exterior of both departments (Catholic and Protestant) remains in the hands of the said Dames Religieuses.

10th Clause.—The matrons or guardians of the department of the female prisoners shall be lodged, supplied with light, &c., by the Dames Religieuses, as specified in Clause 8 of this deed, but they shall be paid by the government.

11th Clause.—The said Dames Religieuses shall be subject, in so far as the gaol is concerned, to the general prison rules now in force, to the authority of the sheriff, and to the advice and instructions of the inspectors of prisons. In the event of any new rules or new instructions being issued causing additional expense, such expense shall be charged to the government. The Dames Religieuses shall also supply all medicine necessary for the sick prisoners of the Catholic department.

12th Clause.—The proceeds from the work of the Catholic female prisoners shall belong to the said Dames Religieuses, who shall supply at their own cost, the materials necessary for such work.

13th Clause.—In the event of the death of any of the Catholic females confided to their care, the said Dames Religieuses shall provide for their interment, and in case of any of the prisoners escaping whether Catholics or Protestants, they shall be obliged to immediately notify the Sheriff, and to have all the necessary searches made at their own cost, and with all possible diligence, for finding them and bringing them back to gaol.

14th Clause.—The gaol chaplain shall be appointed by His Grace the Roman Catholic archbishop of Montreal, but his salary shall be paid by the government. The Protestant chaplain and physician shall be appointed and paid by the government, as in the past.

15th Clause.—In consideration of the hereinabove obligations agreed to by the said Dames Religieuses, parties of the second part, Her Majesty's said government binds itself to pay to the said Dames Religieuses for each of the Catholic female prisoners confided to their care, the sum of eight dollars a month of imprisonment undergone in the said goal, the fraction of months being paid *pro tanto* ; and the amounts thus coming due to the said Dames Religieuses shall be payable at the Treasury Office of this Province, by monthly instalments, on production of accounts duly certified by the Sheriff.

16th Clause.—The derogations from the contract of the eighteenth of August one thousand eight hundred and seventy six, in virtue of which the government has consented to pay the salary of two guardians, part of the salary of an engineer and part of the expense of gas, coal, and of the water for the said female gaol, shall cease to exist and be replaced by the obligation on the part of the government of paying to the Dames Religieuses, over and above the amounts which shall become due to them under the preceding clause, a fixed sum of one hundred and fifteen dollars a month, and this so long as the Protestant female

prisoners shall be confided to the care of the said Dames Religieuses by the said government.

17th Clause.—The deed passed before J. B. Delàgé, Notary, on the eighteenth of August one thousand eight hundred and seventy six, being number 4239, is, by these presents, resiliated.

18th Clause.—The insurances, to the amount of sixty five thousand nine hundred dollars, effected on the female gaol and its dependencies and their contents, by a policy which will expire on the first of May one thousand eight hundred and ninety two, shall be transferred by the Dames Religieuses, but shall not be renewed by the government ; and in the event of a fire before the first of May one thousand eight hundred and ninety two, the said Dames Religieuses, shall, at their own cost, provide, suitable temporary lodgings for the prisoners and have the necessary repairs made or buildings put up, so as to provide lodgings for all the female prisoners in permanent and healthy buildings, within twenty four months, at the latest, in default of which, the sums paid by the Insurance Companies should be reimbursed to the government.

Thus done and passed at Quebec, under the number seven thousand nine hundred and thirty of the minutes of Cy. Tessier, undersigned, Notary.

In testimony whereof the parties have signed with the said notary, the same having been first duly read ; the present deed being moreover countersigned by Ernest Gagnon, of Quebec, Esquire, Secretary of the Department of Public Works of this Province.

	(Signed)	P. GARNEAU,
	"	Z. RACICOT, Priest,
L. S.	"	ERNEST GAGNON, Sec. Dep. P. W.
	"	CY. TESSIER, N. P.

True copy of the original remaining of record in my office.

CY. TESSIER, N. P.

MONTREAL COURT HOUSE.

CONTRACT FOR THE CONSTRUCTION OF AN ADDITIONAL STOREY.

In the year one thousand eight hundred and ninety, on the first day of September, appeared before the undersigned notary public for the Province of Quebec, Canada, residing at the city of Quebec.

Charles Berger of the city of Montreal, contractor, hereinafter, styled, "the contractor of the one part ;

And Her Majesty Queen Victoria, represented in the present deed, by the Honorable Pierre Garneau, of Quebec Commissioner of Public Works in this Province, hereunto duly authorized, hereinafter styled "The proprietor" or "the Government," of the other part ; which parties did by these presents make and enter into the following bargain.

INTERPRETATION CLAUSES.

1.—The word "architect" or "architects" in the present deed, as well as in the estimates and schedule, hereinafter mentioned, shall mean indifferently the architect or architects in the employ of the Government for the execution of the works hereinafter described.

2.—The duties and obligations as well as the responsibilities attached to certain special workmen, such as founders, painters, plumbers, plasterers or others, either in the estimates or in the schedule hereinafter mentioned, shall be interpreted as binding the contractor himself, who is solely responsible to the Government for the entire execution of this bargain.

The contractor promises and obliges himself towards the Government, to furnish all labor, materials, effects, tools, plant, machinery and other things, to make, complete and finish according to the rules of art and to the entire satisfaction of the Government, conformably to the terms and conditions and to the spirit of the estimates and of the schedule annexed to the minute of the present deed and signed by the parties and by the said notary, *ne varietur*, and to the plans remaining of record in the Department of Public Works, after having been signed by the parties and by the said notary, *ne varietur* ; all the works described in the said plans, estimates and schedule or others directly or indirectly required or

necessary for the construction of an additional storey and a cupola to the Montreal Court House, the whole for the price hereinafter mentioned.

The work must be commenced in the course of this month and be continued without interruption, with a sufficient number of workmen and in such a manner, as that, on or before the first of September one thousand eight hundred and ninety one, the whole may be done and completed in the most perfect and solid manner, according to the designs and instructions which will be given by the proper person and to which the contractor binds himself strictly to conform himself and to the entire satisfaction of the Government and its architect, under pain of all costs, damages and interest, and under pain of paying all salaries and wages which might become due by the Government to all persons employed by it in connection with the said work, to count from the date of the first of September one thousand eight hundred and ninety one until the entire completion of the said works, without he (the contractor) being freed from the payment of these damages by reason of delays occasioned by extra work or otherwise.

This bargain is made in consideration of the price of one hundred and ninety four thousand, nine hundred and ninety nine dollars—(\$194,999) which the Government obliges itself to pay to the contractor by semi-monthly payments, within ten days following the receipt of a report or estimated statement of the architect, specifying the quantity of work done and materials delivered on the ground during the fifteen days preceding and their value based upon the price of the present bargain, retaining from the amount of each payment, a percentage of ten per cent which shall be only paid to the contractor ten days after the final acceptance of the work.

Should the Government determine to replace the wooden frame of the flat roof and the fore part of the dome with a steel frame, the said price shall be reduced by twelve hundred dollars (\$1,200), and the contractor engages himself to furnish, have made and put up, in perfect order and in the best condition possible the steel roof or frame work according to the directions of the architect, for the price of five cents a pound.

The present bargain is further made under the following charges, clauses and conditions:

- 1.—The contractor binds himself to execute all the work indicated in the plans, estimates and schedule and other works required for the erection, as mentioned above of an additional storey with a cupola, to the Montreal Court House and other works also indicated on the said plans, estimates and schedule,

including all demolitions, constructions and reconstructions necessary, works in cut stone, brick, casting, iron, carpenters work, joiners work, plastering, painting, glazing, roofing, work in galvanized iron and all others whatsoever. And all work or other thing that may have been omitted in the estimates or in the schedule, and which appears upon the plans or *vice versa* shall be done and executed the same as if it had been specially mentioned both in the estimates and schedule and in the plans. All the obligations and conditions mentioned in these documents or in one of them and which flow from them, will be binding on the contractor. The architect shall be the judge of the interpretation to be given to any part of these documents, if on account of the difference in the terms or otherwise, there is or appears to be some contradiction, doubt or ambiguity between them. In case of contradiction between any of the provisions or indications of these documents and the provisions and stipulations of the present deed, those contained in this deed shall be binding. Cartage, transport, scaffolding, tools, rope, machinery and everything in connection with it, will be at the charge of the contractor.

The three groups of statuary which in the plans, crown the central portico and the pavillions at the corners of the main front of the building do not form part of the present bargain.

2.—The workmanship and the materials must be faultless and the best of their kind. No defective material shall be employed or even placed upon the ground and no work will be allowed in connection with the building, of which the workmanship is not perfect of its kind.

3.—During the whole time that the works are in progress and until their final acceptance, the care of the new part of the building, of the workshop and yard and of everything belonging to it, shall be entirely at the charge of the contractor; the Government not being willing to assume the responsibility of anything that might be stolen, carried away, deranged, damaged or destroyed; and all the work must be delivered complete, clean and perfect, at the time fixed for the conclusion of the job. And up to that time and up to such time as the works, including all additional or extra works, shall be completely finished, delivered and accepted (even in case of delay in the accepting by the Government for any cause whatever) the contractor shall be bound to ensure his work against fire at his own cost but in the name of the Government for an amount to be fixed, from time to time, by the architect. Further he should pay the additional premiums demanded by insurance companies for workmen's risks

as well on the new works as upon the present building and its contents, which are to day assured for one hundred and eighty seven thousand dollars (\$187,000). The new insurances, that is, those on the projected work, shall be effected with the companies which now have risks upon the present building, or in other companies approved by the Government. The policies for these insurances as well as the receipts for the premiums and the renewal receipts, shall be placed in the hands of the Commissioner of Public Works without delay. And if the contractor, neglects strictly to conform to each and every of these obligations, the Government may itself effect the insurances, take the workmen's risks and renew the policies at the cost, risk and charges of the contractor and impute the amount thus paid, as on account of the price of contract. The heating of the new portion of the building shall also be at the charge of the contractor until the final acceptance of the work.

4.—The Government shall have the right to make any changes in the work done or to be done which they may think proper, such changes to be valued by the architect and added or deducted from the price of the contract as the case may be. The contractor shall be bound by the valuation of the architect, but the Government shall have the right to have his decision revised by another professional man of his choice, the two to name a third in case of disagreement. These valuations shall be made in the ordinary way, by measurement and according to the prices current of the market, without additional percentage: but in no instance and for no consideration can these prices be higher than those mentioned in the schedule annexed to this deed. No change, or additional or extra work shall be recognized as authorized, unless the contractor produce an order in writing, ordering such modification of the contract. For every modification of the present bargain which will call for expenditure of more than one hundred dollars (\$100), an order of the Commissioner of Public Works, or of his assistant will be required. A writing from the architect will be sufficient for any extra, the cost of which will not exceed one hundred dollars. If it should happen by mistake, that an order should be given, asking as an extra, work or materials, forming part of this agreement, such order will be considered as never having been given.

5.—Neither masons, nor their laborers shall use the stairs of the present building, either for themselves or their material, the contractor being obliged to construct for them outside of the building, elevators or other means of access to their work, without defacing or damaging the present walls nor any part of the building. Further all the work must be done without interfering with the

ordinary coming and going to and from the Court House and with as little noise as possible. When the works shall have been finished, the contractor shall be bound to renew or repair anything that may have been destroyed, knocked down or damaged, either inside or outside of the building, and particularly the present ceilings of the second story, attached to the wood work of the roof, if during the course of the work, these ceilings should be injured. The contractor shall also be bound to clean up and carry away the rubbish, left after his work, either in the present building, or in the part to be built, and this as often as the architect shall consider it necessary; the building and the land adjoining the Court House being put into perfect order at the expiration of the work and before their final acceptance. The contractor shall also conform to all police regulations, insurance and other regulations whatever, so as to avoid every difficulty or dispute on any point in connection with the building,

6.—The permits or dues payable to the building inspector or to the city of Montreal, on the work, for blocking up the street and every other disbursement of this kind, including the cost of water from the aqueduct for building purposes, will be at the cost of the contractor.

7.—The Government shall have the right to appoint a superintendent of works furnished with full powers, to see that the plans are followed to the letter, as well as the provisions of the estimates, of the schedule and of the present deed. He should also instruct the contractor as to the dimensions; quantity and quality of the materials.

8.—The contractor should provide a comfortable office for the superintendent or for the architect, of at least ten feet by twenty, heated and lighted when necessary and provided with drawing table, writing table, chairs, telephone, &c.

9.—In case of difficulty between the contractor and the superintendent, the question shall be referred to the architect, whose decision in all such circumstances shall be final as far as the contractor is concerned and without appeal on his part.

10.—Should the architect be of opinion that the works are not being carried on in a way to insure their completion at or before the time fixed, or if the contractor uses or even brings upon the ground materials other than those agreed upon, and if he refuses to remove them within a delay of forty-eight hours or again if the workmanship is imperfect or if in any other way he (the contractor) departs from the terms and conditions imposed by the present bar-

gain or violates them in any way, the Government, after three days notice, shall have the right to order the suspension of the works by the contractor, and to employ other workmen and furnish other materials, if it think proper, to execute and finish the work ; the whole at the risk, cost and charges of the contractor, who will then be held for all damages which the government may suffer by reason of the above. It (the Government) shall have the further right, without prejudice to its right to claim damages from the contractor, to resiliate the present bargain in any of the cases above enumerated and without being on that account held to any indemnity towards the contractor.

11.—The prices and quantities detailed in the schedule are only approximate and their only object is to facilitate the work of the architect, in his semi monthly valuations, and if necessary in the estimation of extras; so that all errors in his calculations or reckoning will in no wise effect the rights of the Government and the obligations of the contractor, not more than any omission in the schedule itself.

12.—The contractor shall be bound to allow any person, who may have been authorized, to execute special works, other than those forming the subject matter of this bargain, giving such person every facility requisite.

13.—In case, for any reason whatever, the Government should think proper to discontinue the works, it can put an end to the present bargain, without giving the contractor the right to any damage by reason of the non execution of the work remaining to be done. The contractor shall however have the right in such a case to exact compensation for the special plant which he may have been obliged to procure for the execution of the work and which had not been used at all or but little ; such compensation being established by the architect, whose decision shall be accepted by the Commissioner of Public Works.

14.—The contractor, for the effect of the present deed, makes election of domicile in the city of Montreal ; and in case of the death of the contractor, or if, for any other reason, his rights and interests should be transferred to any third person, or if the said contractor cease to reside at Montreal, it is understood that all services of actions or notices upon the said contractor, or upon his representatives, having reference to the present bargain, may be made at the office of the Prothonotary of the district of Montreal.

15.—With a view of assuring the due execution of the works according to the terms and conditions of the present bargain and to guarantee their perma-

nency, the contractor hypothecates to the amount of twenty thousand dollars the immoveables bearing the numbers 536 and 311 (five hundred and fifty-six and three hundred and eleven) on the official plan and book of reference for St. Louis ward in the city of Montreal ; the Government being bound to give *main-levée* of this hypothec if within the twelve months which follow the final acceptance of the works, it has no reason to fear any defect in their execution, the whole without prejudice to the legal guarantee resulting from article 1688 of the Civil Code of Lower Canada,

Done and passed at Quebec under the number eight thousand and four of the minutes of Cyr. Tessier, the undersigned notary.

In faith whereof the parties have signed the same with the notary, the same having been duly read over to them ; this deed having also been countersigned by the secretary of the Department of Public Works according to law.

	(Signed)	CHARLES BERGER,
	"	P. GARNEAU,
(L. S.)	"	ERNEST GAGNON,
		Sec. Dept. P. W.
	"	CY. TESSIER, N. P.

True copy of the minute in my office.

CY. TESSIER.

APPENDIX N° 2.

METAL BRIDGES.

Quebec, 1st October, 1890.

To the Honorable P. GARNEAU,
Commissioner of Public Works,
Quebec

Sir,

I have the honor to forward you my report on the construction of metal bridges from the first of January last up to the present time.

Following the work which was the subject of the 2nd, 3rd, 4th and 5th parts of my preceding general report, I will give a statement of the negotiations, the works and the expenses, to which the different works, upon which my staff have been engaged, have given rise.

I will divide this statement into four parts, namely:

1st part.—Statement relating to bridges in the course of construction or projected on the 1st of January, 1890 ;

2nd part.—Statement relating to bridges of which the study and the works have been commenced since the 1st of January, 1890 ;

3rd part.—Statement relating to bridges the study of which was commenced after the 1st of January 1890, but upon which work has not yet been begun ;

4th part.—Statement of applications for aid which have not yet been answered.

I shall conclude by some general considerations of the results obtained, on the information to be obtained and the reforms which, in my opinion, it will be necessary to introduce in connection with the duty confided to me.

1ST PART.

Bridges in course of construction on the 1st January, 1890

ARGENTEUIL.

BRIDGE OVER THE ROUGE RIVER IN GRENVILLE.

On the 21st May last, the municipal councils of Grenville and l'Augmentation, presented a new petition to the Government, asking \$3,000.00 to aid in extinguishing the debt of \$10,000.00 contracted for the construction of the Bridge.

This new request was rejected as had been former ones, for the reasons already given.

ARTHABASKA.

BRIDGE OVER THE RIVER BÉCANCOUR AT SAINTE ANNE DU SAULT.

The masonry work, interrupted during the winter, was resumed on the 26th April, and has been finished since the 19th July.

An indemnity of \$300.00 was granted to the municipality to aid in covering the extraordinary and unforeseen expenses to which this work gave rise.

The materials for the metal superstructure were received on the 10th June, and a payment of \$2,553.30 ordered, on the 12th June.

The putting up of the bridge commenced on the 5th August, and is actually in course of completion.

ASSOMPTION.

BRIDGE OVER THE RIVER ACHIGAN, AT L'ÉPIPHANIE.

On the 4th February the parties interested asked for an extension of 6 months in the delay for making known their final answer and for making the deposit of \$865.00 required by the Government.

The Honorable Commissioner granted their request.

Since that time no decision upon the subject has been communicated to the department. The project of building the bridge may therefore be considered as abandoned.

BEAUCE.

BRIDGE OVER THE RIVER LE BRAS, AT SAINT VICTOR DE TRING.

The masonry work should have been finished on the 15th of May. Notwithstanding the entreaties and threats made against them, the municipal authorities have delayed the execution of the work, which they wished to have done by the day, without consulting a competent contractor. The abutments also were only finished on the 17th September last.

Although the materials for the metal superstructure had arrived in the commencement of the month of July, it was the 24th September last before the putting up could be commenced. These works will be almost entirely terminated about the end of the month of October. On the receipt of the materials for the superstructure, there was paid to the builder on the 18th July a sum of \$1,695.00.

BRIDGE OVER THE RIVER CHAUDIÈRE, AT ST GEORGES.

On the 24th April, 1890, the Municipal Council of Aubert Gallion passed a resolution by which it declared itself ready to comply with the ordinary conditions imposed by the Government concerning the construction of metal bridges.

Following this vote, a perfect study of the work was made by the Government's technical staff, and the plans and estimates were sent to the municipal

authorities to enable them to call for tenders for the masonry work. The required formalities were fulfilled by the parties interested, with a view to contracting a loan, for the purpose of paying the cost of the work.

Opposition was made to the execution of the by-law voted on by the electors and the dispute was brought before the courts. On its side, the Government has called for tenders up to the 21st October for the execution of the metallic superstructure. It will however not be possible to give out the work before the difficulties have been removed.

BELLECHASSE.

BRIDGE OVER THE RIVER BOYER, AT ST MICHEL.

The plans and estimates of the abutments were prepared on the 26th April and despatched on the 6th May to the secretary-treasurer of the municipality of St Michel. On the 7th July, the latter entrusted the work to Mr. Majorique Rousseau.

These works are actually in course of execution; they should be finished on the 17th October.

The municipality shall have to pay to the department the sum of \$975.00, the amount of its contribution to the cost of the metal superstructure.

On the 23rd June, the Honorable Commissioner declared the firm, known as the "Dominion Bridge Company," the successful tenderer for the work of construction of the metal part at the price of \$5,526.00. Under the conditions of the contract the bridge should be completely finished on the 8th of November next.

CHAMBLY.

BRIDGE OVER THE MACÉ CREEK, AT ST JOSEPH.

The cost of the masonry work which was finished on the 10th November, 1889, exceeded the amount anticipated, on account of the nature of the ground, which the excavations for the foundation exposed.

Besides the putting off till the spring, the work of construction of the superstructure, ordered by the Government from motives of economy, rendered necessary the construction of a provisional bridge. The Honorable Commissioner granted to the parties interested an indemnity of \$490.00 to partly cover the supplementary costs.

The putting up of the metal superstructure was commenced on the 1st of January last; it was completely finished at the end of the month of July, and the last payment to be made to the contractor was ordered on the 30th of September instant.

CHATEAUGUAY.

TURCOT BRIDGE, OVER THE RIVER CHATEAUGUAY, AT HOWICK.

The testing of the metallic superstructure was made on the 17th March and gave the most satisfactory results. The last payment, balance of the amount of the contract, amounting to a total of \$15,150.00, was immediately ordered and was made on the 6th June.

The municipality also caused to be finished some small works which were in suspense such as the approaches and the lower walls. The bridge and its dependencies are therefore now completely finished.

BRIDGE OVER THE RIVER CHATEAUGUAY, AT ST MALACHIE D'ORMSTOWN.

The Municipal Council of St Malachie d'Ormstown, on the 21st March, repeated the petition which they had addressed to the Government on the 5th January, 1888, and upon which they did not appear to have the intention of acting.

This affair is classed among the number of those which are being studied for the working season of 1891.

DORCHESTER.

BRIDGE OVER THE RIVER ETCHEMIN, AT ST-ANSELME.

A new study of this project has been made and has enabled us to introduce into the arrangements first decided upon, some modifications of a nature completely to satisfy the wishes expressed by the interested parties. The results of this study were communicated to them on the 19th September last. The Department awaits the decision of the municipality on the subject of the new arrangements and the conditions.

GASPE.

BRIDGE OVER THE CAP CHAT RIVER.

On the 24th February, the Honorable Mr. E. J. Flynn transmitted to the Honorable Commissioner a petition of the municipal council of St. Norbert du Cap Chat, asking the department to order the study of the project for the construction of the bridge which was the subject of a former petition, dated 27th July, 1888.

The technical staff without proceeding to a study upon the spot itself where it was proposed to place the bridge, collected a quantity of information, which enabled it to trace the outline upon which the project should be executed.

This result of this information was communicated to the interested parties. These latter proposed to the Government a mode of division of the cost which is not in conformity with the ordinary conditions imposed on these matters. The department has not yet come to any decision upon the subject.

IBERVILLE.

BRIDGE OVER JONES CREEK, AT IBERVILLE.

On the 8th February, the Honorable Commissioner informed Mr. J. B. Beauregard, secretary-treasurer of the corporation of the county of Iberville, that he regretted that he was unable to accede to the petition of the 9th of September, 1889, the bridge in question not having been built under the conditions under which the Government subsidy is granted.

JACQUES-CARTIER.

BRIDGE BETWEEN STE GENEVIEVE AND L'ISLE BIZARD, ON THE RIVER OTTAWA.

At the request of the Honorable Mr. A. Boyer, M. P. P., and in consequence of the decision of the federal government to contribute to the construction of a bridge by the erection of two piers of wood and stone, to reduce the length of the bridge proper, a complete study was made by the technical staff; and the Honorable Commissioner granted to the parties interested a delay for the completion of the work. This delay expires on the 30th June, 1891. All the plans and full information about this matter were sent the to Honorable A. Boyer on the 14th of August last, with a request that he would communicate them to the interested parties and ask them to come to a decision within the shortest delay possible.

JOLIETTE.

BRIDGE OVER THE RIVER OUAREAU BETWEEN ST. PAUL AND ST. JACQUES (COUNTY OF MONTCALM.)

The masonry was commenced on the 26th May, and was completely finished on the 11th of June.

The materials for the metal superstructure were provided in the commencement of July, and the putting up was commenced on the 15th of the same month, and was entirely finished on the 13th of August.

After an inspection which I made in view of the provisional acceptance of the work, I ordered that the work receive a fresh coat of paint, as the last was not properly put on.

This order will be executed by the contractor in the course of the month of October. A sum of two hundred dollars has been retained out of the price of the undertaking as a guarantee that this work will be done.

KAMOURASKA.

BRIDGE OVER THE RIVER KAMOURASKA ON THE ROAD FROM ST. PASCAL TO KAMOURASKA.

The work of finishing the metal superstructure and particularly the painting, were executed during the summer.

The price of the contract for the superstructure, was \$5,720.00. There has been paid up to date a sum of \$5,293.44, leaving a balance of \$426.56 in favor of the contractor, of which \$276.56 is payable to C. G. Beaulieu and \$150.00 to the *Société Metallurgique de Bruxelles* in virtue of a transfer in its favor granted by the said C. G. Beaulieu.

The municipality also caused the execution of some minor works to the approaches to the bridge, which is to-day completely finished.

BRIDGE OVER THE RIVER OUELLE, ON THE ROAD CROSSING THE MUNICIPALITY OF
THAT NAME.

During the winter, the piles for the foundation of the south abutment were provided and driving was commenced on the 21st April. At the same time the masonry proper was progressing on the north shore. On several occasions, work was interrupted by the high tides, the coffer dams and embankments being submerged.

At the present moment, the northern abutment is almost finished and masonry has been commenced on the abutment on the south side. From all appearances, the masonry work will be all finished by the 15th of October. The extraordinary difficulties, encountered in laying the foundations, owing to the nature of the ground, while causing considerable delays, gave rise to unforeseen expense, estimated at about \$4,150. The Honorable Commissioner having decided that the Government would undertake this supplementary outlay, a sum of \$4,000 on account was paid on the 11th of June to the secretary-treasurer of the municipality.

According to the terms of the agreement of the 8th October, 1889, mentioned in my last year's report, Mr. C. G. Beaulieu, the contractor for the superstructure, should have commenced putting it up on the 1st of August and finished it before the 1st of October. In spite of frequent notices to that effect, this contractor has not yet commenced the work. He has simply had the materials deposited upon the ground.

A difference has arisen between Mr. Beaulieu and the Department on the subject of the 6th clause of the agreement above alluded to. A claim to the amount of \$1,949.30 was sent in by the contractor for the cost of discharging and storing the materials for the bridge. This claim was reduced by the staff to \$640.50. And the matter is now under consideration of the Honorable Commissioner.

The price of the undertaking amounts to \$15,362.50, on account of the new dimensions adopted and the increase in the weight of the superstructure. A sum of \$11,534.05 has been paid, to date, on the reception of the materials, leaving a balance of \$3,818.45 in favor of the contractor, Mr. C. G. Beaulieu, which will be payable after the entire completion of the bridge.

LEVIS.

[THE GARNEAU BRIDGE, OVER THE RIVER CHAUDIÈRE, AT ST. ROMUALD.

The work of putting into position and riveting the superstructure was actively prosecuted during the winter, but was continually interrupted by bad weather.

The work was entirely finished on the 6th of March, and the bridge was solemnly inaugurated on the 7th of the same month.

When the materials were brought on the ground, a sum of \$10,000.00 was paid to " La Société Anonyme Internationale " of Braine-de-Comte, Belgium, the constructors, in virtue of a transfer in its favor made by the contractor Mr. Charlebois. According to agreements, a further payment of \$30,000.00 in full settlement of all claims will be made to the said company on the 16th April, 1892.

The purchase of the necessary land for a hill approach, was made in the name of the Government by Messrs. A. Blouin and A. Gagné, duly authorized to that effect, and notarial deeds in due form have been furnished to the Government.

The work of constructing this hill was executed during the winter, according to the plans and estimates prepared by Mr. Vallée, the engineer entrusted with this work during my absence.

In the execution of this work the contractors did not give satisfaction; notwithstanding the efforts made by the staff to hasten the execution of the works, comprising the completion of the masonry, this latter work was only finished on the 4th of July, instead of on the 15th January, the date fixed by the contract. Under deeds passed with Messrs. Etienne Roberge and Louis Lambert a hill leading to the principal hill was to be constructed between their properties, by the contractor. The work done was not satisfactory to the interested parties. Pending the settlement of this difficulty between the parties, the Department retained a sum of \$500.00 out of the sum of \$7,800.00 due the contractors. By agreement with Mr. A. Charlebois, the general contractor of the works, the making of the road joining the bridge or the approach on the west side, was entrusted to Messrs. Paquet and Powers, of Levis, for a sum of \$870.00, and this sum was taken out of the amount remaining due to Mr. Charlebois.

On the 14th of August, the Honorable Commissioner decided to place pediments at the ends of this important work of art, so as to complete the entrances. This work was given to Mr. A. Lacroix, for a sum of \$300.00. Mr. Lacroix was the director of the work of putting up the metal superstructure. The pediments will be placed in position in the beginning of October.

In consequence of the heavy rains, land slides occurred in the hill approach at the east end of the bridge, about the end of July. After careful enquiry, it was discovered that these land slides were principally due to a sinking of the ground, owing to the weight of the embankment. The contractors were therefore exonerated of all responsibility. It will be necessary to allow settling to go on up to next spring, necessary precautions to prevent accidents being taken in the meantime. After the spring thaw, the embankment and the land below it, will then have become solid, and final repairs may then be made. The land slides caused some slight damage to an outhouse belonging to Mr. L. Martineau, and he was paid a sum of \$25.00 in full for all costs and damage.

MASKINONGÉ.

BRIDGE OVER LA PETITE RIVIERE DU LOUP, AT LOUISEVILLE.

The inspection of the abutments constructed by the municipal authorities raised doubts as to their perfect solidity, and I would not assume the responsibility of placing a metal bridge on these supports. The municipality having declared itself willing to incur this responsibility, the department waived the objection, and on the 23rd of April an order was given to the Dominion Bridge Company to proceed with the construction of this work.

Some alterations made to the plans, raised the price to \$1,080.00 instead of \$1,000.00, the amount of the contract passed on the 4th October, 1889.

This work could easily have been terminated on the 1st of July, if the company, who were charged with its execution, had shewn as much energy as the department had a right to exact.

The only work left to be done now, is the putting on of the two last coats of paint and the execution of some minor finishing work.

MEGANTIC.

BRIDGE OVER THE RIVER BLANCHE, AT PLESSISVILLE.

The work of repairing the abutments could not be finished last autumn, owing to the height of the water ; the foot of the abutment was not repaired.

Notwithstanding the notices sent to them, the municipal authorities have so far neglected to have this work done, I thought it my duty in consequence to decline all responsibility as regards accidents which might occur. And I so informed the municipality on the 22nd of September last.

The materials for the metal superstructure were submitted for my acceptance on the 10th June, and the work was completely finished at the commencement of July, to my entire satisfaction. The last payment due for this undertaking to the "Société Anonyme Internationale," of Braine-de-Comte, Belgium, has been ordered.

MONTMAGNY.

BRIDGE OVER THE RIVER DU SUD, AT ST. FRANÇOIS.

The ice-breaker which was to be placed above the central pier to protect it from the ice, was constructed under the superintendence of an officer of the department, in the course of the months of March and April.

The work of sheathing the breaker, which it was impossible to put on at that time on account of the height of the water, was finished during the month of July.

The grant of \$300.00 for this work promised to the parties interested, was paid in two instalments, viz : \$100.00 on the 3rd May and \$200.00 on the 22nd of August.

BRIDGE OVER THE RIVER DU SUD, AT ST. PIERRE.

On the 31st of May, the Honourable Commissioner decided that the department would undertake the construction of this bridge, comprising the masonry as well as the metal superstructure on the condition that the municipality

would pay to the Government a sum of \$4,000.00 and would, when completed, undertake its care and maintenance, the bridge becoming the property of the municipality. The parties interested accepted these conditions, and the municipal council proceeded at once to fulfill all the required formalities.

The plans and estimates for the masonry were prepared on the 28th June, tenders were received up to the 20th of August, and the contract was given to Mr. Frs. Soucy, at the contract price of \$2,975.00, and according to the scale of prices mentioned in the schedule annexed to the estimates for all work not included in the contract. The plans and estimates for the metal superstructure were prepared on the 1st of September last; and tenders will be received on the 21st of October instant.

NAPIERVILLE.

BRIDGE OVER THE RIVER LA TORTUE, AT ST. EDOUARD.

On the 13th March, at the request of Mr. Eugene Lafontaine, ex-M. P. P., the Honorable Commissioner granted the municipality a further delay, to expire on the first of July, to make known their intentions on the subject of the construction of the bridge in question.

Since that time no communication from the parties interested has reached the Department upon the subject.

OTTAWA.

BRIDGE OVER THE RIVER OTTAWA, AT LONG SAULT.

At the request of Mr. C. A. McCool, supported by Mr. W. J. Poupore, M. P. P., the Honourable Commissioner decided on the 13th of last March, that the sum of \$4,000.00 previously promised for the construction of the bridge, would remain at the disposal of the interested parties until the 30th of June, under the reserve of all stipulated conditions.

In consequence of proposals made by Messrs C. A. McCool, F. Cochrane and J. Loughrin to the Honourable Commissioner, this latter prolonged till the 30th of June, 1891, the delay which should have expired on the 30th of June last. This decision was arrived at on the 30th of June and immediately communicated to the interested parties.

PORTNEUF.

BRIDGE OVER THE RIVER ST. ANNE, AT ST. RAYMOND.

On the 6th of February, the delay for the guarantee of the metal superstructure having expired, the Honourable Commissioner, on the proposal of the directing engineer, offered the builders, "The Dominion Bridge Company of Lachine" the sum of \$628.38 in full settlement, retaining the sum of \$121.62 charged for damages caused to the municipality through delay in the execution of the work. This sum of \$121.62 had been paid to the municipality by the Government, who had taken it from the sum of \$750.00 retained as a guarantee.

This offer was accepted by the Company in question, and a final settlement of accounts was effected on the 13th of February.

BRIDGE OVER THE RIVER LACHEVROTIÈRE, AT DESCHAMBAULT.

The request, already made on the 8th March, 1889, was renewed on the 28th January, 1890, by Mr. Z. Perrault mayor of Deschambault. It was supported by Mr. J. Tessier, M. P. P.

From the examination, ordered by the Honourable Commissioner and which was made on the 17th April, it resulted that the cost of building the abutments and preparing the approaches would be out of proportion to the importance of the superstructure which would not be more than 50 feet in length. These valuations made by the staff were, on the 28th April, communicated to the interested parties through Mr. J. Tessier and Mr. Z. Perrault. These communications having remained unnoticed, there is reason to believe that the parties interested have dropped the project.

ROUVILLE.

BRIDGE OVER THE RIVER DES HURONS, AT ST. MATHIAS.

In consequence of steps taken by the municipal authorities and by the late Mr. Lareau, former member for the county, the Government took into consideration the demand for a grant, made with the view of aiding the municipality in paying off a debt which it had contracted for the iron bridge which it had built over the river des Hurons, anticipating the policy of the Government in this connection.

By agreement with Mr. Lareau, the amount of the grant was fixed at \$500.00, as he admitted that, under the circumstances, that was all the municipality could count upon the Government doing for them. The sum of \$250.00 was paid on the 19th of September last.

ST. HYACINTHE.

BRIDGES UNITING THE TOWN OF ST. HYACINTHE WITH THE SOUTH BANK OF THE RIVER YAMASKA.

On the 29th of May, the chief engineer drew up the report showing the result of the surveys of the staff. The two bridges in question are named "Barsalou Bridge" and "Morisson Bridge."

The cost of the rebuilding of the first is set down at \$6,375.00 for the masonry and \$28,000.00 for the metallic superstructure, having a carriage way of 18 feet in width; in this latter expense the interested parties would be obliged to contribute a sum of \$7,300.00, the admitted value of a new wooden superstructure.

For the Morisson bridge, these would be respectively \$8,320.00, \$17,500.00 and \$4,370.00.

A copy of this report was, at his own request, sent to the Honorable Prime Minister on the 30th May last.

ST. JOHNS.

BRIDGE OVER THE LITTLE MONTREAL RIVER, AT ST. LUC.

In consequence of certain mistakes in the proceedings by the municipalities interested before the county council, it became impossible for them to have the abutments to the bridge built in masonry during the summer, as they had engaged to do.

All formalities must be commenced again, at further expense, and building operations can only take place next spring.

On the 12th of May the materials for the superstructure were upon the ground. They were received and stored, until such time as the putting up can be gone on with. On the receipt of this material, a sum of \$1,775.00 was paid to the "Société Anonyme Internationale." An understanding will have to be come to with this company on the subject of the delay of one year in putting up this bridge and on the subject of the payment of \$1,000.00 retained from the total amount of the undertaking.

TEMISCOUATA.

BRIDGE OVER THE RIVER DU LOUP, AT FRASERVILLE.

Mr. M. Deschênes, secretary of the council of the town of Fraserville, notified the Commissioner, that the council abandoned the idea of the construction of the bridge in question.

YAMASKA.

BRIDGE OVER THE RIVER AUX VACHES, AT ST PIE DE DEGUIRE.

In the general report of 1889 this bridge was erroneously designated "Bridge over the River Yamaska, at St-Pie de Deguire."

The execution of the metal work having been delayed until last spring, when the interested parties had already pulled down the old bridge, it was necessary to erect a provisional one.

The Government had themselves caused this delay from motives of economy on account of the considerable difference in the prices asked by the tenderers for putting it up in winter, or in summer. Therefore the Honorable Commissioner thought it equitable to assume two thirds of the extraordinary expense imposed upon the interested parties, towards which a sum of \$65.00 was paid on the 31st of March.

The putting up of the superstructure took place in the course of the month of June.

The amount of the contract was paid to the builders the "Société Anonyme Internationale" in three instalments, viz: \$760.00 on the 11th of July, \$250.00 on the 26th of August and \$150.00 on the 30th of September to settle the account.

2ND PART.

Bridges upon which surveys and work have been commenced since the 1st of January, 1890.

L'ISLET.

BRIDGE OVER THE RIVER LA TORTUE, AT L'ISLET.

On the 7th January, the Department received notice of a petition, dated the 13th November, 1889, by which Mr. George Bernier, mayor of l'Islet, in the name of the municipality asked for Government aid for the construction of the bridge in question.

The preliminary survey was made by the chief engineer on the 11th March, and the result immediately communicated to the interested parties.

On the 1st April, the Department received communication of resolutions by which the municipal council consented to submit to the conditions imposed, and the Honourable Commissioner gave orders to call for tenders for the work.

The plans and estimates for the masonry were prepared on the 29th April, and copies communicated to the municipal authorities. These latter on the 28th July with the approval of the Honourable Commissioner gave the contract to Mr. A. Pampalon. Work was commenced on the 26th September; they should be terminated on the 17th October according to the conditions of the contract.

The municipality must pay to the Government a sum of \$710.00, the value of a new wooden superstructure, before the placing in position of the metal superstructure is commenced.

The contract for the latter part of the work was joined to that of the bridge at St. Eugene, of which more hereafter.

The statement of the work on these two bridges will be made simultaneously.

BRIDGE OVER THE ST. NICHOLAS INLET, AT ST. EUGÈNE.

At the request of Mr. Dechêne, M. P. P., the engineer in chief on the 11th March commenced the preliminary survey, the results of which were communicated to the municipality on the 20th of the same month.

The part to be contributed by the municipality to the cost of the superstructure, amounts to \$650.00. At the request of those interested, the Honourable Commissioner consented that the payment of this amount should be made in two instalments, viz : \$200.00 before the construction of the bridge and \$450.00 by a cheque accepted by a bank and payable on the 15th May, 1891.

The conditions of the contract relating to the construction of the abutments were transmitted to the secretary treasurer of St. Eugène, on the 27th June last.

The municipality has not yet called for tenders for this work, although frequently requested to do so by the Department.

Metal superstructures of the two preceding bridges.

The conditions of contract relating to the work of construction of these two bridges, have been prepared since the 10th of May.

The bridge at l'Islet, consists of a single span of 115 feet in length by 18 feet in width, that of St. Eugène is 16 feet wide; its length was fixed at 100 feet in the first instance, but it was afterwards found necessary to make it 115 feet long.

Tenders were asked for on the 16th May; and were received on the 17th June. Only one tender was put in, it was by the " Société Anonyme Internationale," of Braine-le-comte, Belgium. The engineer in chief reported that this tender should be rejected on the ground that the prices asked by the tenderer were too high. In his report, he suggested at the same time that the contract be given to the Dominion Bridge Company on condition that they consent to accept the price of \$6.16 per 100 pounds. This was the price at which the contract for the bridge at Farnham, had been given to the " Société Anonyme Internationale " a few days before.

This proposition was approved by the Honourable Commissioner and on the 21st of June was accepted by the company in question which was requested to

forward to the department by way of security, a cheque to the amount of \$1,200.00. The company has not yet acceded to this request.

Plans of the work were to be furnished twenty days after the acceptance of the tender. Those of the bridge of St. Eugène arrived in proper time, those of the bridge at l'Islet were sixty seven days behind time.

According to the conditions of the contract, these bridges should be entirely finished by the 8th of November next. As the materials to be used in their construction have not yet been submitted for the inspection of the staff, it is certain, that from this day forward, these works will be subject to considerable delays.

MISSISQUOI.

BRIDGE OVER THE RIVER YAMASKA, AT FARNHAM.

A first demand was presented on the 28th June, 1889, but nothing followed, except an acknowledgment of its receipt and a communication to the petitioners setting forth the ordinary conditions.

The study of this matter was taken up again on the 15th March ; when the engineer in chief proceeded to the inspection of the locality in question, on a verbal request made by Dr. Comeau, mayor of Farnham, to the Honourable Commissioner.

On the 1st of April, the municipal council to whom the estimates of the engineer had been forwarded, declared themselves ready to undertake the part of the expense falling to their share, and the Government determined to commence the construction of the bridge in question.

On the 26th April, the plans and estimates for the masonry supports were sent to the municipal authorities, and on the 12th of June the contract was given to Mr. Frs. Lemoine for the sum of \$5,000.00 for the masonry proper. The work of putting the approaches into order will be done according to a special schedule.

Work was commenced in the beginning of the month of July, but was interfered with on several occasions by overflow of water which completely

carried away the coffer dam which had been formed in the bed of the river for the construction of the central pier. The masonry work could not be commenced until the 21st September, while by the conditions of the contract the work should have been completely finished by the 22nd September.

The execution of these works is now proceeding in a regular way, they will be terminated before the end of the month of October. There will then be nothing to be done but preparing the approaches to the bridge.

The secretary treasurer of the municipality, on the 31st of May, sent to the department the sum of \$3,400.00 due to the Government as the contribution of the municipality to the cost of the metal superstructure, the plans and estimates of which were prepared on the 18th of April, and the tenders received on the 10th of June. The lowest tender amounting to \$16,966.00 was put in by the "Société Anonyme Internationale" of Braine-le-Comte, to whom the contract was awarded. The next tender above it, was put in by the Dominion Bridge Co., and amounted to \$17,950.00.

The new bridge will consist of two spans of 143 feet six inches each in length, resting on two abutments and separated by a pier of 7 feet 6 inches in width. The total length of the metal superstructure, including the supports, will be 302 feet. The carriage way will be 16 feet in width, on each side of which were sidewalks, for foot passengers, of 3 feet 6 inches in width, supported by consoles.

Workmen are actually engaged in putting up the bridge. The materials for the superstructure will be on the ground by the 15th October instant, and everything tends to show that the bridge will be finished and ready for traffic at the beginning of December.

RICHMOND.

BRIDGE OVER THE RIVER ST. FRANCIS, AT BROMPTON FALLS.

On the 7th February, a number of land-owners of Brompton, petitioned the Honourable Commissioner with a view to obtaining Government assistance in the construction of the bridge in question. This request was again made officially on the 4th March, 1890, in the name of the council of Brompton, by the Rev. Mr. Levesque, priest and by Mr. W. Wright, secretary treasurer.

The inspection of the locality was made by the chief engineer on the 21st March, and a copy of his report dated 31st March was sent to the mayor of Brompton on the 2nd April. The interested parties having agreed to the conditions imposed by the Government, on the 9th May the municipal authorities were notified that the Government granted the bridge asked for. The municipality will have to pay into the treasury the sum of \$1,960.00, and have the abutments built, the estimates for which were forwarded on the 20th June.

On the 25th August the secretary treasurer forwarded to the department the sum of \$1,960.00 due by the municipality : on the same day the department gave the contract for the masonry to Mr. Frs. Lemoine. This work should be finished by the 1st November ; it will be begun in a few days.

On the 6th June the plans and estimates relating to the metal superstructure were submitted for the approval of the Commissioner, and tenders called for the 10th July.

The lowest tender, amounting to \$16,344.00 was put in by the Dominion Bridge Company and was accepted. The tender next above it, was put in by the " Société Anonyme Internationale " of Braine-le-Comte and amounted to \$16,510.00, thus being only \$166.00 higher than the lowest tender. A third tender sent in by the " Société métallurgique " of Brussels, amounted to \$17,625.00 ; lastly there was a fourth tender, it was submitted by the " Société des Ponts et travaux en fer " of Paris ; it amounted \$21,750.00, without counting the customs dues, the cost of transport, and other accessory works which would have brought up the total cost of the metal construction to about \$26,750.

The detailed plans of the superstructure were submitted by the contractor for the approval of the chief engineer on the 24th August. By the conditions of the contract, the bridge should be in position and completely finished by the 10th December next.

3RD PART.

Bridges, the survey of which was commenced after the 1st January, 1890, and the work upon which has not yet been begun.

BEAUCE.

BRIDGE OVER THE RIVER CHAUDIÈRE, AT ST. JOSEPH.

In consequence of a petition from the rate payers of the corporations of the parish and of the village of St. Joseph, dated December, 1889, and which reached the Department on the 7th January, 1890, the councils interested were invited to pronounce upon the project of a metal bridge.

By resolution of the 6th March, these councils decided to accept the ordinary conditions of the Government, and the latter on the 11th April ordered a preliminary survey.

From the report of the chief engineer, it appears that the new bridge will consist of two spans of 190 feet each. The cost of the abutments and the central pier in masonry or Portland cement will be in the neighborhood of \$8,000.00. The cost of a superstructure in wood is estimated at \$3,500.00, and represents the amount the municipalities will have to contribute as their share of the price of the metal superstructure. The expense to the Government will amount to about \$17,400.00.

On the 27th May, these figures were communicated to Mr. Z. Vézina, mayor of St. Joseph, giving him to understand that so soon as the interested parties had declared themselves ready to incur the responsibility; the Government will decide whether it will bind itself.

This communication has hitherto remained without a reply.

BAGOT.

BRIDGE OVER RIVIÈRE BLANCHE, AT ST. EPHREM D'UPTON.

By a resolution of the 25th August, 1890, the municipal council of St. Ephrem, appointed the mayor, Mr. Jos. Pilon, to come to an understanding with the Government with respect to the reconstruction of this bridge.

At Mr. Pilon's request, this project was investigated. The new bridge would be 145 feet 9 inches in length; the abutments would cost approximately \$3,527.00 and a new wooden superstructure \$1,125.00 according to the tariff adopted.

The Honorable Commissioner has not yet decided whether the Government will contribute towards the cost of building this bridge.

MONTMORENCY.

BRIDGE OVER RIVER LAFLEUR, AT ST. JEAN, ISLAND OF ORLEANS.

At the request of Honourable Charles Langelier, Provincial Secretary, this project was investigated during the month of May last.

Two projects have been submitted; in the first it is proposed to build the bridge at the mouth of the river. If built at this place it would have a length of 120 feet and the cost would be about \$3,200.00 for masonry, \$1,100.00 for a new wooden superstructure and \$4,980.00 for a metal bridge.

In the second project, recommended by the departmental staff, it is proposed to build the bridge 300 feet higher up than the former, at a point where the length would be only 75 feet.

The cost of the masonry would be about \$2,850.00; that of the wooden superstructure \$525.00 and of a metal bridge \$2,280.00.

The Honorable Commissioner has not yet come to any decision as to the action of the Government.

QUEBEC.**BRIDGE OVER THE RIVER JACQUES-CARTIER, AT VALCARTIER.**

At the request of Mr. Chs. Fitzpatrick, M. P. P., and by order of the Commissioner, the engineer in chief proceeded on the 29th August to make a survey in connection with the reconstruction of the bridge over the river Jacques-Cartier, at Valcartier. This structure is actually in a very bad state and the urgency of reconstruction is undoubted. The new bridge will have a single span of 184 feet in length, with a road-way of 16 feet in width. The abutments in masonry will cost about \$3,600.00; new wooden superstructure valued at \$1,400.00; an iron bridge will cost about \$10,500.00.

On the 29th September, the Commissioner requested Mr. Fitzpatrick to inform the parties, that if they were disposed to pay \$5,000.00 to the Department, the Government would undertake the complete construction of the bridge, including the masonry and the metal superstructure.

The Department is awaiting an answer to this proposition from those interested.

4TH PART.

Petitions for grants, on which no steps have yet been taken.

From the 1st January, 1890, to date, eight petitions for grants for aid in the construction of metal bridges have been received by the Commissioner, on which no steps have yet been taken, except the acknowledgment of their receipt, or the communication of the ordinary conditions to those interested. These petitions will form the subject of future investigation, in ample time to be prepared for work to be done during next year upon such as may appear to be of a nature to be taken into consideration.

The following table shows the counties and municipalities sending these several petitions, with the name of the river over which it is proposed to build the bridge.

Arthabaska.—Bridge over the river Noire at Ste. Clotilde de Horton.

Beauharnois.—Bridge at the end of the wharf built by the Federal Government at Valleyfield.

Bellechasse.—Bridge over the river "Le Bras" between St. Raphael and St. Valier.

Huntingdon.—Bridge over the English river, between the 1st and 2nd ranges of Hemmingford.

Joliette.—Bridge over the river Ouareau, between St. Paul and Ste. Marie-Salomé.

Nicolet.—Bridge over the Becancour river, between St. Celestin and Ste. Gertrude.

Ottawa.—Interprovincial bridge between Britannia and Dechênes.

Shefford.—Bridge over the river "Blanche" at Roxton.

CONCLUSION.

It will be seen from the foregoing pages, that the construction of metal bridges is assuming larger proportions and increasing importance.

Your staff has striven hard, Sir, to accomplish the enormous amount of work which they have had to do, and to ensure the highest degree of perfection, in all their details, in the important undertakings confided to their care.

No material, except of the very highest quality, has been used either in the masonry or in the metal superstructures; the stone used is of the best quality, hard and sound and dressed with the greatest care; the cement is known as "Portland cement," and has never been employed in the works, without having previously carefully tested, those brands which were proved to be the best being the only ones used. The iron and steel furnished has generally exceeded in strength and elasticity the limit or test fixed by the specifications, and they meet all the other conditions prescribed in the general specifications and which are of such a character as to ensure the employment of metal of the very best quality. In addition the greatest care has been taken in every case that the work of construction should correspond with the excellent quality of the materials employed.

The strictest instructions were given to the superintendents and foremen of the masonry works, and I took care to go and assure myself personally, from time to time, that these instructions were punctually carried out. The metal work, both at the shops and on the ground, is watched closely in all its details; not a joint, not a rivet, but is carefully examined by the engineers.

Therefore, I think I can safely say, Sir, that the metal bridges, built under the direction of your department, may without fear be submitted to the closest scrutiny and criticism.

But I do not mean by this that they are not susceptible of improvement; certainly not, and I intend here to point out certain things which appear to me to be of a nature to attain such a desired result.

The conditions to which your department subjects the granting of subsidies for the construction of metal bridges, require that the construction of piers and abutments in masonry should be at the cost and charges of the municipal authorities, under the direction of the government staff. It is

therefore the municipalities which give the contracts for this part of the work. It is therefore their duty to pay the amounts of the contracts and to keep back from the contractor the sums for which he may have become liable by or through the non-fulfilment of the terms of his agreement.

On the other hand it is the duty of your engineers to see to the proper performance of the works, to give the contractors full instructions to this end and to see to the proper application of the clauses of the contracts. There is therefore a dual authority over the contractor. It may happen (in fact it has happened on several occasions) that certain verbal explanations, given by the municipal authorities at the time of the giving out of the works, may not be in accordance with the estimates, either because of the misunderstanding of some of the clauses, or because it was wrongly thought they might be changed without harm.

Many difficulties delays and disputes highly prejudicial to the proper conduct of the works result from this state of things.

The way to obviate these inconveniences, would be the adoption of a system by which the municipalities should have to pay to the Government, the price of all masonry work, after valuation by the engineers, at the same time as they pay the value of a new wooden superstructure. The Government would then undertake the entire execution of the whole of the work, which, after being completely finished, would be transferred to the municipalities in full ownership. This mode of proceeding has the further advantage of relieving the municipalities from all responsibility whatever in the construction of the bridge, and of assuring more unanimity and despatch in the direction of the works.

As a transitory measure, the choice of the two systems might be left to the municipalities interested, care being taken thoroughly to explain to them the great advantages of the latter.

In connection with all the works in metal, I thought it advisable from the beginning and with a view to encouraging, within reasonable limits, our national industries, to show a certain amount of indulgence towards such industrial establishments as were wanting in experience in executing the class of work adopted by the Government, that is to say : frames entirely riveted. This indulgence was, however, be it well understood, limited to an extent consistent with the satisfactory execution of the work.

Now that a considerable number of these bridges have been built, and that

the requirements of the Government staff and the manner of complying with them are well known, similar indulgence would no longer be justifiable.

Therefore, I have decided to observe the same strictness towards all contractors, and this attitude has produced most beneficial results.

In my report of the 31st December last, I stated that the experimental period, unavoidable in the organization of all new departments, seemed to me to be passed and that it only remained to persevere and progress in the course which we had adopted.

This was the end I aimed at and which I shall continue to strive for, by endeavoring to obtain every possible improvement and despatch in the department provisionally entrusted to me.

Accept, Sir, the renewed assurances of my deepest respect.

(Signed) GERARD MACQUET.

Engineer, and Director.

APPENDIX N° 3.

RAILWAYS.

DEPARTMENT OF RAILWAYS OF THE PROVINCE OF QUEBEC.

To the Honorable P. GARNEAU,

Commissioner of Public Works.

Sir,

The summoning of the Legislature for an autumn session necessitates my presenting, at an earlier date than usual, a general report of the administration of my department, and of the various operations that have taken place upon railways, which are being built, or are about to be so, from the first of January last up to the present time.

By the tables A and B annexed to this report, you will see, amongst other things: 1st The names of the railways receiving Government aid, and their mileage. 2nd The amounts granted to each. 3rd The number of miles completed on the first of October, 1890. 4th The amounts paid on account, or in full of the various grants. 5th The balances remaining due to the different railway companies.

To this report are added statements C and D, showing the payments made through this office, the credits voted at the last session of the Legislature, in settlement of claims in suspense, the law costs in pending cases, &c., chargeable against the railway heretofore known as the "Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway," as well as the general costs of inspection of railways.

To this is annexed a table E, in which Mr. L. A. Vallée, one of the engineers of the department, gives a statement of the mileage of railways built

or in operation in this Province or soon to be so, from Confederation on the first of July, 1867, to the present day.

I have the honour to be,

Sir,

Your very obedient servant,

E. MOREAU,

Superintendent of Railways.

Quebec, 1st October, 1890.

COUNTY OF DRUMMOND RAILWAY.

The work remaining to be done on the 17 mile section between St. Leonard and Nicolet was finished in August last, according to the very favorable report of the Government engineer, as also the iron bridge over the N. E. branch of the river Nicolet, which was built upon piers already existing. At the request of the company and on the satisfactory report of their engineer, the railway committee of the Executive Council, with the sanction of the Lieutenant Governor in Council, on the third of September last, authorized the official opening of that part of the line between Drummondville and Nicolet, over a distance of 35.80 miles, to regular freight and passenger traffic. So that this railway is now in full operation and amply fulfils the expectations of its promoters in conveying to the markets of the world the many products of this region, so celebrated for the fertility of its soil and for its magnificent forests which are being largely worked.

The company have determined to extend their line from Drummondville to Ste. Rosalie, near St. Hyacinthe, there to connect with the Grand Trunk and the Canadian Pacific. The road passes in almost a straight line for 27 miles through the township of Grantham and Upton, and the parishes of Ste. Hélène, of St. Liboire, of St. Simon and of Ste. Rosalie, and will therefore give a shorter outlet to the inhabitants of this region which is already largely settled.

Such despatch is being made on the prolongation of the line, that there is

every reason to hope, it will be finished this autumn, so as to permit the running of regular trains between Nicolet and Ste. Rosalie before the end of the year.

BAIE DES CHALEURS RAILWAY.

The troubles, to which I drew attention in my last year's report, between the company and Mr. C. N. Armstrong, its contractor, and between the latter and the sub-contractors, Messrs H. MacFarlane & Sons, have not yet been settled, and judicial proceedings, resulting from the insolvency of the sub-contractors, are going on, their business being in course of liquidation.

The result of these continued difficulties was the forced suspension of the works, on the 70 miles, which were almost finished between Métapédia and the Little River Cascapédiac, and on the 30 miles remaining to be completed to reach Paspebiac, the terminus of this section of 100 miles.

The daily trains which for some time were kept running over the first 60 miles, almost completed, were obliged to stop their regular trips, to the great damage and annoyance of the inhabitants.

With reference to the employment of the \$28,546.00 and of the \$20,000.00 placed at the disposal of Mr. J. C. Langelier by the Treasurer of the Province to settle, out of the grant payable to the company on sections G, H and K of their road, all claims established during the enquiry or admitted by the sub-contractors, I would refer you to the preliminary report of Mr. C. Langelier, published in the general report of this department for 1889; and to the subsequent reports, supported by vouchers, made by Messrs. Charles Langelier and J. C. Langelier, in answer to addresses or orders of the House voted during the session of 1890, on the results of their respective operations with reference to the troubles existing in connection with this railway and to the unsettled claims therewith produced.

THE GREAT EASTERN RAILWAY.

The work, on the section between Nicolet and St. Gregoire, at the point of intersection, at the latter place, of this line with the Arthabaska Branch — now worked by the Grand-Trunk, — commenced last year, were continued until quite lately and are now almost finished over a distance of about $6\frac{1}{2}$ miles between these two points, to the satisfaction of the Government engineer. The road has been ballasted and the rails laid over this distance, and the station and freight sheds built at Nicolet, so that freight and passenger trains will soon be running over this distance.

On the section between the river St. Francis or St. Thomas de Pierreville and “la Baie du Febvre” towards Nicolet, over a distance of six miles, very little work has been done beyond that noted by the Government engineer in his report of November last. The estimated cost of this section was \$20,000.00 of which the sum of \$3,500.00 was for exploring and locating the line.

A very large number of claims for wages of laborers and workmen, materials and provisions furnished, &c., on the two above mentioned sections of the road, the greater number of which however came from the section between St. Gregoire and Nicolet, have been presented since January last. The company failing to recognize those claims, the Government, in the interest of and for the protection of the laborers, workmen and tradesmen, &c. employed on this section, thought proper to empower Mr. J. A. Poirier, notary, of St. Gregoire, to enquire into the disputed claims on this section and to pay all amounts admitted to be due by the company or its agent to persons entitled to receive them. For this purpose a sum of \$7,770.25 was placed at the disposal of Mr. Poirier to discharge all claims produced and acknowledged on this portion of the line. The above amount was deducted from the balance of the grant payable to the company for the quantity and value of work done on this section in March last.

Mr. Poirier is about to send in a report of his operations and a detailed statement of the payments which he was authorized to make. Further accounts for laborer's, wages, work, &c., have quite recently been produced against this section. These additional claims must, without doubt, be settled, the necessary amount for their settlement being taken from the balance of the grant payable to the company on this part of their road.

The continuation of this line (known as the South Shore Railway) from Nicolet to Levis across the counties of Verchères, Richelieu, Yamaska, Nicolet and Lotbinière, is still merely projected. The projectors of this line are actively engaged in endeavoring to obtain the assistance of the Government, both at Ottawa and Quebec, in the immediate construction of this railway, which on its completion will give a direct and continuous line on the South Shore of the St. Lawrence between Montreal and Sorel, and from there to Point Levis, where this road would connect with the Intercolonial, and by which Halifax could be reached by a much shorter line of communication than now exists.

Complaints having been made to the Department concerning the dangerous condition of the road in some parts of the 45 mile section between Montreal and Sorel, the company were notified by the railway committee of the Executive Council, to have the necessary repairs and improvements to put the road into good running order, made at once so secure the safety of the travelling public.

The company wishing to comply with the orders of the Government, have made some indispensable repairs on this section, so as to render it less dangerous to travellers than it has been hitherto, although all the repairs and improvements, recommended by the Government engineer in his report of July last, have not yet been made.

On the ninth of September last, proceedings in the case of Lamb, Collector of Inland Revenue vs. The Montreal and Sorel railway were continued before the Superior Court at Montreal.

The Government having taken out a *saisie-arrêt* after judgment on a part of this road for the recovery of provincial taxes, the company opposed the seizure on the ground that it should have included the whole of the rolling stock, plant, &c. Mr. Lamb, *ès-qualité*, contested this opposition and the case is still pending on this point.

THE GATINEAU VALLEY RAILWAY.

Mr. Brennan, pay-master of the company, has just returned from an inspection of the road.

Rails are laid as far as Ironside. Six or eight car-loads of rails are daily expected from Montreal to be at once brought to the spot, so that track-laying may be actively pushed on over that portion of the road, extending thirteen miles from Hull in the direction of Le Désert, on which the grading is and embankments now almost completed. The construction train is expected to reach Chelsea within a fortnight or three weeks.

Mr. Obalski, inspector of mines for the Province, has recently returned to Quebec from a tour of inspection in the county of Pontiac and in the valley of the Gatineau. Mr. Obalski discovered many new indications of minerals in the townships of Cawood and Alleyn and predicts that the building of the Gatineau valley railway will be the means of the rapid development of these mines and of the valuable forests which cover this vast region,

ORFORD MOUNTAIN RAILWAY.

There has been nothing further done upon this road since the completion of the work mentioned in my report of the year 1889; still a quantity of materials for construction, has been brought to the spot, to be used, so soon as the company are in a position to prosecute the building of their line.

HEREFORD RAILWAY.

All the work requiring skilled labor, unfinished in December, 1889, has been finished to the satisfaction of the Government engineer since the month of February last, over a distance of 35 miles between the station at Cookshire, at the junction with the Canadian Pacific road and the Vermont frontier, where it joins the Cöös Railway. It also joins the Grand Trunk at Stratford.

The company have extended their line by building a branch from Cookshire to the station at Dudswell on the Quebec Central road, over a distance of more than 13 miles and, concluded through arrangements with "The Dominion Lime Company," by acquiring possession of the railway partially constructed by this latter company between the point of Junction with the Quebec Central road at Dudswell, as far as the lime quarries of the "Dominion Company" at Lime Ridge, a distance of about five miles, which gives this branch a total length of a little over 18 miles between Cookshire and Lime Ridge.

In his report of last January, Mr. L. A. Vallée, Government engineer, states that all works on this branch, as well as that on the main line, had been well finished, with few exceptions,—since done,—and that the line was in a sufficiently good condition to allow of its being opened to regular freight and passenger traffic. The Hereford company have spared nothing to make of these two sections of their line a first class road in every respect. The masonry of the bridges and culverts is of the very best description, and the superstructure of all the bridges made of pine, imported from Georgia, and constructed and placed in position according to the system followed by the Federal Government on all railways under its control. In addition to the above, the road is entirely ballasted with the choicest gravel.

In virtue of the powers conferred upon them by the charter granted them by the Parliament of Canada, and particularly of their right to lease their line to the Railway Company known as the "Maine Central," the latter company have entered into arrangements with the Hereford Company to lease and run their road on all its length of nearly fifty four miles, for a term of 999 years, on the condition of the payment of a rent of 4 p. ct. on \$1,600,000.00 of which \$800,000.00 represents bonds or debentures, and a like or similar sum, the capital of the company. The company known as "The Upper Côtés Railway" has made a similar arrangement with the Maine Central; so that this latter company is now in possession of a line in Canada extending from "Lime Ridge" the western terminus of "The Hereford Railway," joined to the "Quebec Central", as far as Cookshire, at the point of intersection with the Canadian Pacific, and from there as far as North Stratford on the Grand Trunk Railway. The three companies interested intend to continue the line from the latter place to North Concord, so as to secure a closer outlet by a shorter line to the Atlantic sea-board.

By my report of last year you were informed, that Mr. J. P. Noyes, advocate, of Waterloo, had been charged by the Government, under a Royal Commission

to that effect, with the investigation of a number of claims sent in to the department by a strong contingent of the laborers, tradesmen and others employed in the construction of this road during the summer and autumn of 1888 against Messrs. Shirley Corbett & Co., the sub-contractors, who had at that time suddenly abandoned their contract, without paying their laborers or other creditors.

The report of 1889 reproduces the first return, made by Mr. Noyes on the 30th August, 1889, with vouchers, showing his operations with reference to examinations into and payments made of various sums which he had allowed on claims which he had investigated and verified up to that time.

The total payments made by Mr. Noyes up to that time amounted to \$36,131.49, which sum, on the refusal of the company to settle these legitimate demands, was deducted from the maximum grant of \$49,000.00 made to the company for a distance of 35 miles, at the rate of \$4,000.00 a mile since the date of his first return.

Mr. Noyes has continued to examine and verify a large number of new claims, of laborers, tradesmen, in the same position as the other creditors of these sub-contractors, whose accounts he had already checked. You will see by the last return which Mr. Noyes sent in, on the 4th of August last, of his subsequent operations, that, from the day he commenced to examine these divers claims up to the beginning of August last, he made payments, out of the sums placed at his disposal by the department, in deduction of so much from the subsidy granted to the company amounting to a total sum of \$39,297.05, in settlement of all the claims which he had investigated and upon which he had allowed a much smaller amount than the total of these claims, which originally exceeded \$100,000.00.

Since sending in his last return, Mr. Noyes has received personally and through this department a few new claims made by laborers, tradesmen, &c., residing in distant parts of the Dominion and in the United States, being somewhat similar to those already examined; but as this investigation had already lasted since the end of April, 1889, and as the interested parties, had been fully and publicly notified that Mr. Noyes had been empowered by the Government to settle all these claims, and as these people had had more than a reasonable time to file their claims with Mr. Noyes so as to have them examined and settled, in the same way as other claims already settled, the enquiry was

closed, at the request of Mr. Noyes himself who was of opinion that it ought to be brought to an end, as there were very few more claims expected at the time he sent in his last return.

The Hereford Company who at first opposed the settlement of these various claims out of the subsidy which had been granted them, on the plea that they were not legally bound to pay the debts of their sub-contractors and who even presented a Petition of Right to be permitted to take action against the Crown for the recovery of the various sums deducted from their subsidy to be applied to the settlement of these claims, seem since then to have abandoned their pretended right, satisfied, without doubt, like every body else, with the settlement of the difficulties which had arisen on the road and that almost all the claims of laborers, tradesmen, &c., who had suffered damage and been rendered liable to lose the fruits of their toil, had been completely and peaceably ended and settled to the general satisfaction.

In coming promptly to the relief of this very considerable number of laborers, tradesmen, &c., who had been refused their legitimate demands and in watching with jealous care the redressing of their wrongs by the payment of the proportion of their claims acknowledged to be legally due, and this out of the subsidy of the Company which had had the full benefit of the work of these laborers and of the materials and other things supplied, &c., the Government displayed a large measure of justice and equity which cannot fail to be appreciated by the public in general and particularly by all who are not predisposed to find fault with the best administrative acts of those who are in power.

THE QUEBEC AND LAKE ST. JOHN RAILWAY, AND THE QUEBEC, MONTMORENCY AND CHARLEVOIX RAILWAY.

The first named company have done nothing since last year in the prolongation of their line in an easterly or north-westerly direction beyond the river Metabetchouan and Roberval ; but work has been actively pushed on in locating and constructing its independent and terminal line which starts from a point on the main line, at Jeune Lorette and runs to the station at Hedleyville, where a junction will be effected with the Quebec, Montmorency and Charlevoix

road. When this short line shall have been completed, which must be soon now, since the rails are already laid for a distance of 4 or 5 miles, and will be shortly over the 7 to 8 miles remaining to do, these two lines of railway will have a free and easy entrance to the city of Quebec by the passage of their trains over the bridge which the Quebec and Lake St. John Railway Company have just completed over the river St Charles to enable them to reach their terminus at the " Palais " in this city, on the property acquired from Mr. Drum by Mr. Beemer, the contractor, on which will be erected a passenger station and freight sheds for the use these two roads.

The Quebec and Lake St. John Company employed a part of the money arising from the issue of \$780,000 of their debentures in finishing the road and increasing the rolling-stock, to which have been added two Mogul locomotives, three first class passenger carriages, three second class cars, two compartment cars, six intended for the transport of cattle, twenty five for freight, sixty two platform and two conductor's cars, the whole of the additional value of \$106,400. The total value of rolling stock in possession of this company upon their line in May last, amounted to \$352,000.00. The unfinished section of the main line has been finished and ballasted from the south of Roberval as far as lake Bouchette for a distance of over thirty miles.

The judicious manner in which the trustees have employed the very considerable sum of money retained by them as a guarantee fund for the completion of the Quebec and Lake St. John Railway, will have the effect of making this road, when completed, second to no other railway in the Province in the efficiency of the rolling stock and the security extended to passengers travelling over the line.

This company, if their resources are sufficient, are preparing to extend their line, early next spring a distance of 20 or 30 miles on the projected prolongation of their road from the river Metabetchouan as far as Chicoutimi and beyond it as far as Ha! Ha! Bay. But the excessive cost of the bridges which it would be necessary to build in the course of this extension, and particularly the one over the Metabetchouan, renders difficult, if not impossible, the construction of the branch to Chicoutimi, until such time as the company, as they assert, shall have received the additional aid which they are seeking from the Federal and Provincial governments so as to be enabled to complete this extension their line, although the Provincial Legislature voted last session an additional

subsidy of 100,000 acres for the ten mile section extending from Chicoutimi to Ha! Ha! Bay.

On the 1st of January, 1889, the company took over the working of their road, from the contractors and from that time have maintained a daily service between Quebec and Roberval, in conjunction, during the season of navigation, with the steamer Peribonka which runs on Lake St. John and the rivers discharging into it.

The attention of the Federal Government having been called to the necessity of establishing a system of buoys and light-houses, and the building of wharves on the lake, so as to render navigation more easy and secure, they voted a credit for those purposes.

The Monarch Palace Car Company of New-York maintained an effective service of palace and sleeping cars over the whole line. During the period between the 1st January, 1889, and the 22nd May, 1890, the Quebec and Lake St. John Railway carried 79,725 passengers and 103,725 tons of freight; this being a constant increase both in the number of passengers and freight carried over the line; and appearances for the future are most encouraging. New steam saw mills have been built during the year at St. Raymond and at lake Bouchette, others are in course of erection and finally the building of several others is proposed.

The logs cut along the line during the past winter, will produce about forty millions of feet of lumber, which will be shipped in the course of the year to England, to Brazil and other places.

Without doubt the most important work done by the Quebec and Lake St. John Railway Company this year, was the erection of the bridge over the St. Charles river, by their contractor, Mr. Beemer, and the bringing to a happy conclusion of this important work, in spite of the numberless difficulties and delays with which they had to contend. Arrangements have been concluded between the two companies interested for the use of this bridge in common between them, from the junction of the two roads at the station at Hedleyville to the terminus at the "Palais" in this city. The two companies interested having given you notice, as president of the railway committee of the Executive Council, that they would shortly open the bridge over the river St. Charles to regular traffic for the transportation of passengers and freight, by order of the committee, you

instructed Mr. Vallée, your engineer, to inspect the bridge and to report upon the advisability of opening it to general traffic.

In his report of the 24th September last, this engineer stated that the metal superstructure of the bridge is divided into three spans, of which one, the fixed span, is 156 feet in length, and the other two comprise a swing bridge of which the two ends are of the same length that is 95.9 feet from the centre of the pivot to the further extremity of each. This gives a total length of 347.5 feet; the height of the superstructure is 27.10 feet, leaving an open space of 22.6 between the rails and the under side of the lower pieces of the upper portion of the superstructure at the entrance to the bridge at each span.

This superstructure rests upon two abutments and two piers constructed of first class masonry to a height of 20.6 feet above low water.

After a careful examination of all the parts of the bridge, the engineer, by running heavy loads over it, tested the strength and flexibility of the metal superstructure under the strain produced by the passage of loaded trains.

After two successive tests, the engineer established that the deflection was not more in one case than 0.03 and 0.02 for the moveable spans, and 0.01 of a foot for the fixed span.

Upon this favorable report of your engineer, the railway committee passed a resolution adopting it, as well as the plan of construction, the masonry and the metal superstructure of the bridge, and an order in council was passed on the 30th September last, adopting the resolution and authorizing the immediate opening of the bridge to regular traffic for the transportation of passengers and freight.

The board of directors of the Quebec, Montmorency and Charlevoix Railway have given notice that at the next session of the Provincial Legislature, they will apply for powers to sell the road to the company called the North Canadian Atlantic R. R. Co., which is the road proposed to be built to Labrador. It is also said that the Canadian Pacific Co. will buy this road and continue it as far as Malbaie.

VAUDREUIL AND PRESCOTT RAILWAY.

(Now known as the Montreal and Ottawa.)

The work remaining to be done on the 6½ miles forming part of the section of 16½ miles, between the Grand Trunk station at Vaudreuil, where the two roads join, and the village of Rigaud, was completed, in September last, to the satisfaction of Mr. Vallée, the Government engineer, who, in his report of the 19th of the same month, states, that over the whole distance of 16½ miles, the works have been completed, and that the road is now in such a condition, that it may be opened with perfect security to regular traffic for transportation of passengers and freight.

As a matter of fact, daily trains have already been running for a considerable time, over the road, which is furnished with a rolling stock quite sufficient for the demands of local traffic.

During the fine season of next year, the company intend continuing the works for the prolongation of their line to the settlement at the Caledonia Springs and beyond that, in the direction of Ottawa, over a distance of about 60 miles, to a point of junction with the Pontiac Railway. Up till lately it had not yet been determined whether the company would build a branch line from the Caledonia Springs to connect their road with that of the Canada Atlantic, or whether they would establish an independent line to Ottawa, where they have already taken the necessary steps to obtain access to within the city limits and to secure space for the erection of a passenger station and freight sheds.

Complaints having reached the Government from a considerable number of laborers, tradesmen and others who worked at the completion of the first 16½ miles of this road, for wages, right of way, materials, &c, due them by sub-contractors who had secured contracts for the construction of portions of the road from the chief contractor and which they neglected and refused to settle.

At the urgent solicitation of these laborers, tradesmen, &c., the Government deemed it expedient for the protection of the interests of the petitioners to authorize Mr. J. G. de la Durantaye, of Montreal, under the conditions of an order in Council to that effect and according to instructions given him by you on the 16th of September last, to hold an investigation so as to learn the exact nature of the difficulties which had arisen on the road, and to establish the

number of claims and the amounts legitimately due on the unsettled claims resulting from the construction of this road, whether these claims were originally created by the acts of the company or its authorized agents or whether they arose from acts of the contractor or the sub-contractors for the completion of the first section of the line.

Mr. de la Durantaye presented a return of his operations as such commissioner, by which it appears, that after having called a meeting of all those who had claims against the company, the contractor or the sub-contractors, these people, to the number of 109, signed sworn statements showing that the sub-contractors owed them the amounts set down in their statements which were produced; the total amount of which statements made up the sum of \$5,205.67 which represents the entire demands for labor, wages, land expropriated, materials, &c., made by the laborers, tradesmen and other creditors of the company or the sub-contractors.

Immediately on the receipt of Mr. de la Durantaye's report and of the annexed exhibits in support thereof, you thought proper to forward the same to the company with a request that they would take communication of the same, and inform you as speedily as possible of their intentions with reference to a settlement, within a reasonable delay, of the various claims contained in Mr. de la Durantaye's report.

You are now awaiting the company's answer to this notification, to take such steps in the matter as law and justice may allow the government to take, to render justice to the laborers, tradesmen and other persons who have suffered wrong at the hands of the company or of their agents, in case the company do not take prompt and efficient measures to settle all claims which shall be admitted to be legitimately due.

MONTREAL AND OCCIDENTAL RAILWAY.

Great progress has been made during the present year in work on this road, commenced in 1889—on the section of 30 miles, extending from the point of junction with the Canada Pacific at the station at St. Jerome, to a little beyond Ste. Adèle—a distance of 20 miles and as far as Ste. Agathe, an additional distance of 10 miles.

The locating of the line as well as the grading were exceedingly difficult, owing to the uneven nature of the mountainous region traversed by the road. It was necessary to do a considerable amount of excavation in the solid rock, as well as to throw trestle bridges and culverts over the numberless deep gullies and cuttings which were met with on the line of road. Thanks to the activity displayed by Mr. McDonald and other sub-contractors to whom Mr. Beemer, the president of the company, had confided the building of the road, work has been sufficiently advanced during the last eight months, under the able direction of Mr. G. H. Garden, the engineer in charge, to permit Mr. Vallée the engineer attached to your department, under your instructions and at the request of the company to visit the locality and inspect these first 30 miles. As a result of his inspection, Mr. Vallée has submitted his report, in which he states, among other things, that all the materials used in the various works which have been done on the first 10 miles are of good quality and that all the work done is generally very satisfactory, steel rails of 56 pounds to the lineal yard being laid over the whole of this distance, upon ties of red spruce and hemlock, to the number of 2,640 to the mile.

According to the engineer's report to complete these ten miles of road, work to the value of about \$8,000.00 remained to be done, in ballasting, in completing the slopes in some places and in repairing the approaches to the trestles bridges. With regard to the section between the 10th and 20th miles, the engineer reports that a large amount of work has been done, in cuttings, embankments (both in earth and stone), fences, culverts, trestle bridges, and the masonry for the abutment of the bridge over the east branch of the North river: these works represent a value of about \$55,000.00.

In conclusion, the engineer stated, that, although the first section of 10 miles was not entirely finished, he had no hesitation in recommending the full payment of the subsidy granted to the company for these 10 miles, inasmuch as work, to the amount of \$47,000.00 more than the cost of finishing the first section, had been done on the second section and also in consideration of the important and expensive work which the company had been obliged to do on the first section itself.

I have reason to believe that you will adopt Mr. Vallée's report, to allow the company to receive from the treasury the subsidy of \$5,000.00 a mile to which it is entitled for these first ten miles, almost completed, in virtue of the act 49-50 Vict., cap. 77, sec. 4, and 51-52 Vict., cap. 91, sec. 5.

THE LOWER LAURENTIAN RAILWAY.

Last Winter the company was reorganized and new blood infused into the board of management, by placing upon it capitalists from New-York and St. Paul, Minnesota, (Messrs. G. R. Howell, William A. Williams and James McNaught) and Messrs. Jules Tessier, M. P. P., William Cook, advocate, of Quebec, Robert Kiernan and Henry E. Hart, of Three Rivers. It is therefore now in a position to furnish all the proofs necessary to establish that it was so re-organized as to be able to raise all the capital required to carry out the enterprise it has undertaken.

On the production of these proofs, an order in Council, No. 240, was passed on the 9th June, 1890, recognizing the fact that the company had furnished the government with satisfactory evidence, in conformity with the clause b, of sec. 5 of the Act 53 Vict. cap. 101, of its reorganization and its ability to procure the necessary capital for the speedy carrying out of its undertaking, and that, consequently, it would be entitled to the subsidy of 480,000 acres of land which had been granted to it by this 5th section for its line between Les Grandes Piles, on the St. Maurice and a point of junction with the Quebec and Lake St. John Railway, at or near the Rivière-à-Pierre, in the county of Portneuf, provided always that the actual subsidy be not increased.

Strengthened by this order in Council, the company, having already secured the services of Mr. C. A. Scott, the ex-general superintendent of the western section of the Q., M., O. and O. Railway, and since that time in the employ of the company as manager and contractor, took immediate steps to complete the work commenced last autumn, and, under the able direction of Mr. Cadman, civil engineer, they pushed on the locating of the line and the raising of its level so as to prolong it to a point at or near the end of the 22 miles already built by the old company between the terminus of the Piles Branch at the St. Tite junction, as far as a point at or near the station at La Rivière-à-Pierre, at which point this line will connect with that of the Quebec and Lake St. John. From the plans, profiles and specifications which the company has deposited in this office, it appears that the new line, in course of construction, starts from the end of the 17th mile of the 22 already completed, starting from St. Tite (thus leaving aside, as deviating from its new line, a section of 5 miles of the 22 already built), and will be continued by a shorter line in a south easterly

direction across the seigniory of Grondines and the townships of Chavigny, Montauban, Perthuis, Bois and Colbert over a length of 22 miles, making a distance of about 39 miles between the station at St. Tite and that at La Rivière à Pierre;—17 miles of which were finished before.

From the latest information received, I learn that the company have pushed on their works with so much energy during the last eight months that, for a distance of 12 to 13 miles of the 22 between the point of junction beyond St-Tite and the station at La Rivière à Pierre, the road is almost completed, and that considerable work has been done on the section starting from the latter point, in a westerly direction to join the 13 miles now almost finished. In a few days, Mr. Vallée, the Government engineer, will be called upon to inspect this first 13 miles, with the view to reporting to you on the extent and value of the work done on this extension of the line and to place the company in a position to receive from the Treasury the portion of the subsidy to which it may be entitled for this finished section of its new line.

It is the intention of the company to push on with all vigor, so as to complete the 9 or 10 miles still remaining to be done to join the point of junction with the Quebec and Lake St John station at La Rivière-à-Pierre, which will have the effect of putting the town of Three Rivers, so largely interested in the construction of this road, in direct and rapid communication with the Quebec and Lake St John Railway.

The municipalities through which the line passes, that is to say St. Etienne, Shawenigan and Ste. Flore, in proof of the paramount interest taken in the undertaking, have passed resolutions through their councils, granting a free right of way across all their respective parishes.

The Three Rivers City Council, besides the grant of \$25,000.00, given to aid in the construction of that part of the line between the Grandes Piles and La Rivière à Pierre, has voted an additional sum of \$15,000.00 in cash and the right of free passage over all its properties and the land required for a station workshops, freight sheds, &c., for the road, as well as an exemption from the payment of all taxes for 10 years. In return for these many favors, the new company, have determined to complete, within the shortest possible delay, the western section of the line going directly into Three Rivers, provided the Federal and Local Governments grant them the subsidies for which they have applied, so as to enable them to complete their undertaking

as well as the expensive bridge which they will be obliged to build over the St. Maurice, at a cost of about \$100,000.00, and the levelling of the road, always an expensive work ; the very considerable sums required for these objects show that the assistance asked for is by no means excessive.

LAKE TEMISCAMINGUE COLONIZATION RAILWAY.

This year the company will have finished all work remaining to be done on the sections,—having a length of 17 miles,—which extend, with the interruption of water-courses, navigable by steamer between the different rapids, from the foot of the Long Sault rapid to Lake Témiscamingue, on which sections the company has yet to receive a balance of \$8,600.00 out of a subsidy of \$5,200.00 per mile, granted it by the Quebec Legislature during the session of 1888 for this same distance of 17 miles.

THE TEMISCOUATA RAILWAY.

Last Spring this road passed from the hands of Mr. J. J. McDonald, the contractor, who constructed it, into those of the company who are putting it into regular working order. Trains are run daily over a distance of 81 miles between Rivière du Loup and Edmundston, where the road unites with that of New-Brunswick and St. John and at all intermediate points, or connecting with this latter railway.

From Rivière du Loup this road has running arrangements over the Inter-colonial as far as Levis, and from there with the Grand Trunk as far as Montreal and the West, and also with the Montreal Portland and Boston Railway, which forms part of the South Eastern system. This reduces the distance between Montreal, Quebec and St. John, N. B., by 160 miles, entirely on Canadian territory.

The Temiscouata Railway is now doing a good business in the transportation of both passengers and freight, and the line is finished and provided with a rolling stock to be found nowhere except on roads of the very first class.

Last Spring, Mr. J. S. Miller was appointed general manager of this road.

The company is about extending their line from Edmundston to Moncton, which will shorten the distance between Rivière du Loup and Moncton by 100 miles for passengers and freight between Quebec and the principal centres of the Maritime Provinces.

QUEBEC CENTRAL RAILWAY.

With reference to the completion of this road, which will connect with the Canadian Pacific short line at Moose River or at a point near Lake Megantic, starting from the village of St. Francis, or from any other point on the main line of the Quebec Central, this extension, when completed, will form the shortest and most direct line between the Maritime Provinces, New England and Quebec. The directors of this undertaking, which is of incalculable importance to our Province, in conjunction with the shareholders of the company, will not fail to raise the necessary funds which, added to the subsidies granted by the Federal and Provincial Governments, will enable them to push on the work with vigor.

By the terms of the amendment made last session (53 Vict. Cap. 101, sec. 8) to the act 52 Vict. Cap. 86 sec. 1 par. 2 on the subject of the nomination by the Lieutenant-Governor in Council of a director to form one of the board of directors of the company, Mr. L. A. Carrier, a merchant of Notre Dame de Lévis, was the choice of the Government, who, in virtue of an order in Council (No. 145), adopted on the 18th April, 1890, was named one of the directors of the company with the same powers as the other members of the board of direction.

Notice of his nomination having been given at the time to Mr. Carrier himself, as well as to Mr. Frank Grundy, the général manager of the road, at Sherbrooke, and the representative in Canada of the English share and bondholders, Mr. Carrier at once put himself into communication with Mr. Grundy and took an active interest in all questions concerning various localities and particularly the town of Lévis, on the subject of the construction of the extension of this road across the frontier to a point of junction with the short line of the Canadian Pacific and with the American Railways connecting with the nearest Atlantic seaport, by the shortest and most advantageous route, as regards colonization and trade, with the object of securing an outlet by a direct line from Lévis to the Ocean.

Owing to the persistent and energetic representations of Mr. F. X. Lemieux, member for the county of Levis, and with the active and intelligent assistance of Mr. Carrier, you succeeded last Winter in persuading Mr. Grundy that, in justice to the mercantile classes of Levis and the stations between the latter town and the junction at Beauce and St. François, it was necessary to lower the differential rates then charged by the company upon its line which injured the merchants of this region to the advantage of those of Sherbrooke. Mr. Grundy, finally yielding to the representations made to him on the subject, modified the tariff for carrying freight between Levis and the junction at Beauce and St François, as far as Sherbrooke, in such a manner as to give satisfaction to all parties interested.

TABLE A.

STATEMENT : 1. of the subsidies in money and lands granted to railways
due on the 1st of October, 1890.

SUBSIDIES

NAMES OF RAILWAYS.	Acts granting the subsidies.	Amount per mile.	Total number of miles sub- sidized.
		\$ cts.	
Baie des Chaleurs : (old company... {	37 Vict., chap. 2, sect. 1..... } 38 Vict., chap. 2, section 1..... }	4,000 00	180
Beauharnois Junction	51-52 Vict., chap. 91, sect. 3.....	5,000 00	20
Beauharnois Junction : (bridge over the Chateauguay river.....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 3.....	.....	.....
Drummond county.....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 6, par. d....	4,000 00	39
Great Eastern (from Yamaska to "Dou- cet's Landing.")	49-50 Vict., chap. 77, section 5.....	4,000 00	31
Great Eastern (Bridge over the Nicolet River)	51-52 Vict., chap. 91, sect. 6, par. a....	.....	.....
International	{ 37 & 38 Vict., chaps. 2, sects. 1..... } 40 Vict., chap. 3, sect. 4..... }	4,000 00	80
Lake Témiscamingue Colonization.. { do do {	51-52 Vict., chap. 91, sect. 11..... } 53 Vict., chap. 101, sect. 4..... }	3,200 00	{ 17 15
{ Missisquoi Valley	{ 37 & 38 Vict., chaps. 2, sects 1 & 4.. } 45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. q.... }	2,500 00	56
{ (now the Orford Mountain Railway, on 38½ miles out of the 56 miles entered at the item above in the 4th column.....	52 Vict., chap. 86, sect. 3.....	2,500 00	.....
Montreal and Lake Champlain Junc- tion.....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 2.....	.....	.....
Montreal and Lake Maskinongé (be- tween St. Félix de Valois and St. Gabriel de Brandon).....	{ 49-50 Vict., chap. 77, sect. 7..... } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 3, par b.. }	5,000 00	13
Montreal & Laurentian	{ 37 Vict., chap. 2, & 40 Vict., chap. 3, } 38 Vict. chap. 2..... }	4,000 00	15
Montreal, Portland & Boston.....	{ 37 Vict., chap. 2..... } 39 Vict., chap. 3..... } 40 Vict., chap. 3, sect. 3..... } 46 Vict., chap. 85..... }	4,000 00	58
Carried Forward			524

TABLE A.

herein after named ; 2. the amounts paid ; and 3. the amounts remaining
IN MONEY.

Proportion of the lapsed balance of the subsidy granted to the former Baie des Cha- leurs Railway Company.	Total subsidy.	No. of miles built.	Amount paid.	Proportion of the subsidy null and void through lapse of time or by insufficient number of miles completed.	Balance remaining to be paid out of the subsidy when it shall become due.
\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
.....	720,000 00	.....	12,840 95 (cost of explora- tion.)	707,159 05	
.....	100,000 00	19.13-100	95,610 00	4,390 00	
.....	50,000 00	.....	50,000 00	.....
.....	156,000 00	35.80-100	143,200 00	12,800 00	
.....	124,000 00	12.86-100	47,288 93	.....	76,711 07
.....	32,000 00	.....	32,000 00	.....
75,315 80	320,000 00	80	395,315 80	.....
.....	54,400 00	17	45,800 00	.....	8,600 00
.....	48,000 00	.....	.....	.....	48,000 00
.....	140,000 00	10.1-10	43,842 50	.....
.....	.....	.....	.....	.....	96,157 50
(To complete works, etc.)	150,000 00	.....	150,000 00	.....
.....	65,000 00	13	65,000 00	.....
.....	60,000 00	15	60,000 00	.....
.....	232,000 00	57.76-100	231,122 00	878 00	
75,315 80	\$2,251,400 00	260.65	\$1,372,020 18	\$725,227 05	\$229,468 57

TABLE A.—Continued.

STATEMENT: 1. of the subsidies in money and lands granted to railways due on the 1st October, 1890.—Continued.

SUBSIDIES

NAMES OF RAILWAYS.	Acts granting the subsidies.	Amount per mile.	Total number of miles subsidized.
		\$ cts.	
	Brought forward.....	.....	524
Montreal & Sorel	51-52 Vict., chap. 91, sect. 6, pars. a et b.	2,500 00	45
Montreal & Occidental.....	{ 49-50 Vict., chap. 77, sect. 4..... } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 5..... }	5,000 00	70
Ottawa & Gatineau Valley.....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 7.....	5,161 00	62
Pontiac & Pacific Junction.....	{ 44-45 Vict., chap. 2, sect. 19..... } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 4, par. a. }	6,000 00	95
Quebec Central : (original).....	{ 37 & 38 Vict., chaps. 2, sects. 1..... } 40 Vict., chap. 3, sect. 4..... }	4,000 00.	100
Quebec Central : (formerly the Levis & Kennebec Railway).....	{ 37 & 38 Vict., chaps. 2, sects. 1..... } 40 Vict., chap. 3, sect. 4..... }	4,000 00	90
Quebec Central : (from St. Francis to frontier).....	{ 52 Vict., chap. 86, sect. 1..... } 53 Vict., chap. 101, sect. 8..... }	2,250 00	52
Quebec : (From the frontier of—).....	37 & 38 Vict., chaps. 2.....	2,500 00	.....
Quebec & Lake St. John.....	{ 37 Vict., chap. 2, sect. 1..... } 38 Vict., chap. 2, sect. 1..... } 45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. a..... }	5,000 00	170
Quebec & Lake St. John : (from Pointe aux Trembles to Metabetchouan)...	51-52 Vict., chap. 91, sect. 1, par. a...	5,000 00	14
Quebec & Lake St. John : (from St. Ambroise de la Jeune Lorette to Quebec.)	51-52 Vict., chap. 91, sect. 1, par. c...	5,000 00	12
Quebec, Montmorency & Charlevoix...	51-52 Victoria, chap. 91, sect. 6, par. g.	4,000 00	30
South-Eastern : (original).....	37 Vict., chap. 2, sect. 1.....	1,000 00	43
South-Eastern : (from Sorel to Sutton Junction).....	{ 37 Vict., chap. 2, sect. 1..... } 39 Vict., chap. 3, sect. 5..... } 40 Vict., chap. 3, sect. 4..... }	3,932 30	96
	Carried forward.....		1,403

TABLE A.—Continued.

herein after named ; 2. the amounts paid ; and 3. the amounts remaining
IN MONEY.—*Continued.*

Proportion of the lapsed balance of the subsidy grant- ed to the former Baie des Chaleurs Railway Company.	Total subsidy.	No. of miles built.	Amount paid.	Proportion of subsidy null and void through laps of time, or by insufficient number of miles completed.	Balance remaining to be paid out of the subsidy when it shall become due.
\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
75,315 80	2,251,400 00	260.65	1,372,020 18	725,227 05	229,468 57
.....	112,500 00	45	112,500 00		
.....	350,000 00	.....	.....		350,000 00
.....	319,982 00	13	.....		319,982 00
.....	570,000 00	71	426,000 00	.....	144,000 00
73,894 75	400,000 00	99.509-528	473,750 79	143 96	
63,947 35	360,000 00	60.86-100	321,660 00	.....	102,287 35
.....	117,000 00	.....	.....	.....	117,000 00
.....	6,027 00	.....	6,027 00 (Exploration)	.....
.....	850,000 00	170	850,000 00		
.....	70,000 00	7.71-100	38,550 00	31 450 00	
.....	60,000 00	.....	.....	.....	60,000 00
.....	120,000 00	20	80,000 00	.....	40,000 00
.....	43,000 00	43	43,000 00	.....
56,842 10	377,500 00	96	434,342 10	.....
\$270,000 00	\$6,007,409 00	886.405	\$4,157 850 07	\$756,821 01	\$1,362,737 92

TABLE A.—Continued.

STATEMENT: 1. of the subsidies in money and lands granted to railways due on the 1st October, 1890.

SUBSIDIES

NAMES OF RAILWAYS.	Acts granting the subsidies.	Amount per mile.	Total number of miles sub- sidized.
		\$ cts.	
	Brought forward. ....	.....	1,403
South Eastern (Avenir branch, abandoned).....	32 Vict., chap. 52	1,710 00	11½
St. Jérôme (Branch of the Montreal northern colonization railway, beyond St. Jérôme).....	37 Vict., chap. 2	4,000 00	18
	38 Vict., chap. 2, sect. 1		
St. Lawrence & Lake Champlain ...	37 & 38 Vict., chaps. 2, sects. 1.....	4,000 00	69
	49-50 Vict., chap. 77, sect. 5.....		
Waterloo & Magog	37 Vict., chap. 2.....	4,000 00	43
	38 Vict., chap. 2		
	40 Vict., chap. 3		
	Totals .....	.....	1,544½

TABLE A.—Continued.

herein after named; 2. the amount paid; and 3. the amounts remaining

IN MONEY.—Continued.

Proportion of the lapsed balance of the subsidy granted to the former Baie des Chaleurs Railway Company.	Total subsidy.	No. of miles built.	Amount paid.	Proportion of the subsidy null and void through lapse of time or by insufficient number of miles completed.	Balance remaining to be paid out of the subsidy when it shall become due.
\$ cts.	\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
270,000 00	6,007,409 00	886.405	4,157,850 07	756,821 01	1,362,737 92
.....	19,665 00	11½	19,665 00		
.....	72,000 00	.....	3,150 00 (Exploration)	68,850 00	
.....	276,000 00	62.57-100	250,280 00	25,720 00	
.....	172,000 00	43	172,000 00		
\$270,000 00	\$6,547,074 00	1003.475-1000	\$4,602,945 07	\$851,391 01	\$1,362,737 92

TABLE B.

STATEMENT : 1. subsidies in money and lands granted to railways herein
the 1st of October, 1890.

SUBSIDIES

NAMES OF RAILWAYS.	Acts granting subsidy or subsidies.	No. of miles giving right to a subsidy.	Number of acres per mile.	Total area in acres.
Baie des Chaleurs : (from Metapedia to Paspebiac).....	{ 45 Vict, chap. 23, sect. 1, par. b.... } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 12.....	100	10,000	1,000,000
Baie des Chaleurs : (from Paspebiac to Gaspé).....	{ 45 Vict, chap. 23, sect. 1, par. b.... } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 12.....	80	10,000	800,000
Beauharnois Junction.....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 3.....	20	5,000	100,000
Great Northern : (from St. Jérôme to New Glasgow).....	45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. h.....	8	4,000	32,000
Great Northern : (from New Glasgow to Ste. Julienne).....	49-50 Vict., chap. 77, sect. 8, par. 1....	13	4,000	52,000
Great Northern : (from Ste. Julienne to Montcalm).....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 6, par. c....	7	4,000	28,000
Great Northern : (from St. Andrew junction to Lachute)...	{ 45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. g.... } 49-50, Vict., chap. 77, sect. 6..... 53 Vict., chap. 101, sect. 3.....	7	4,000	28,000
Hereford	{ 45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. a.... } 51-52 Vict., chap. 91, sects 9 & 10..	35	4 000	140,000
L'Assomption.....	49-50 Vict., chap. 77, sect. 9.....	3½	3,000	10,500
Montreal & Lake Maskinongé : (between St. Félix de Valois and St. Gabriel de Brandon).	{ 49-50 Vict., chap. 77, sect. 7..... } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 3, par. b. }	13	5,000	65,000
Montreal & Lake Maskinongé : (between St. Félix de Valois and St. Jean de Matha)....	{ 49-50 Vict., chap. 77, sect. 7 } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 3, par. c. }	8	4,000	32,000
Montreal & Occidental.....	{ 49-50 Vict., chap. 77, sect. 4..... } 51-52 Vict., chap. 91, sect. 5.....	70	5,000	350,000
Ottawa : (Colonization).....	{ 45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. f.... } 53 Vict., chap. 102.....	52	4,000	208,000
Quebec Central : (from St. Francis to the frontier, on the old Lévis & Kennebec road).....	{ 52 Vict., chap. 86, sect. 1..... } 53 Vict., chap. 101, sect. 9.....	52	2,250	117,000
Carried forward.....		468½	.....	2,932,500

TABLE B.

after named; 2. the amounts paid; and 3. the amounts remaining due on
IN LAND

Date of the conversion in to money, at 70 cts an acre.	Amount of the 1st 35 cts per acre, payable when the subsidy became due.	Number of miles completed.	Amounts paid.	Proportion of the subsidy though lapse of time, or insufficient number of miles completed.	Balance to be paid when due.	Balance of the subsidies converted (2nd payment of 35 cts per acre,) payable when lands sold.
14 Aug. 1886.	\$ cts. 350,000 00	60	\$ cts. 230,000 00	\$ cts.	\$ cts. 120,000 00	\$ cts. 70,000 00
14 Aug. 1886.	280,000 00	.....	140,000 00	.....	140,000 00	560,000 00
19 Jan. 1889.	35,000 00	19.13-100	33,463 50	1,536 50	.....	33,463 50
19 June 1888.	11,200 00	8	11,200 00	.....	.....	11,200 00
16 July 1888.	18,200 00	10	14,000 00	.....	4,200 00	18,200 00
(No conversion in money.) do						
2 Aug. 1888.	49,000 00	35	49,000 00	.....	.....	49,000 00
7 Jan. 1887.	3,675 00	3½	3,675 00	.....	.....	3,675 00
16 July 1888.	22,750 00	13	22,750 00	.....	.....	22,750 00
(No conversion in money.) do	.....	10				
do						
do						
.....	\$769,825 00	158.63-100	\$504,088 50	\$1,536 50	\$264,200 00	\$168,288 50

TABLE B.—Continued.

STATEMENT: 1. subsidies in money and lands granted to railways herein
the 1st of October, 1890.—Continued.

SUBSIDIES

NAMES OF RAILWAYS.	Acts granting subsidy or subsidies.	No. of miles giving right to a subsidy.	Number of acres per mile.	Total area in acres.
	Brought forward.....	468½	.....	2,962,500
Quebec & Lake St. John..... {	37 & 38 Vict., chaps 2, sects 1..... 45 Vict., chap 23, sect. 1, par. a.... }	170	5,000	850,000
Quebec & Lake St. John :—(Ad- vances)..... {	47 Vict., chap. 70, sect. 3..... 49-50 Vict., chap. 77, sect. 1..... }	.....	.....	.....
Quebec & Lake St. John :—(from Pointe aux Trembles to Rober- val)..... {	51-52 Vict., chap. 91, sect. 1, par. a.... }	14	10,000	140,000
Quebec & Lake St. John :—(from Pointe aux Trembles to Meta- betchouan)..... {	51-52 Vict., chap. 91, sect. 1, par. b.... }	14	5,000	70,000
Quebec & Lake St. John :— (from Metabetchouan to Ha- Ha Bay)..... {	51-52 Vict., chap 91, sect. 1, par. d.. 53 Vict., chap. 101, sect. 2..... }	66	10,000	660,000
Quebec, Montmorency & Char- levoix..... {	45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. m.... 51-52 Vict., chap. 91, sect. 6, par g.. }	90	4,000	360,000
St. Jacques de l'Achigan.....	49-50 Vict., chap. 77, sect. 8, par. 2 ...	7	4,000	28,000
Lower-Laurentian {	45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. d.... 53 Vict., chap. 101, sect. 5..... }	60	8,000	480,000
Three-Rivers & North Western..	51-52 Vict., chap. 91, sect. 6, par. e....	70	10,000	700,000
Temiscouata..... {	45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. c.... 51-52 Vict., chap. 91, sect. 8..... }	69	10,000	690,000
United Counties.....	51-52 Vict., chap. 91, sect. 6.....	60	5,000	300,000
Vaudreuil and Prescott—(now the Montreal & Ottawa).... {	51-52 Vict., chap. 91, sect. 9..... 53 Vict., chap. 101, sect. 6..... }	30	10,000	300,000
Ottawa & Gatineau Valley. ... {	45 Vict., chap. 23, sect. 1, par. e.... 51-52 Vict., chap. 91, sect. 7..... }	75	6,000	450,000
	Totals.....	1,193½	.....	7,990,500

DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS,

Railway Office.

Quebec, 1st October 1890.

TABLE B.—*Continued.*

after named ; 2. the amounts paid ; and 3. the amounts remaining due on
IN LAND.—*Continued.*

Date of the conversion in to money, at 70 cts an acre.	Amount of the 1st 35 cts per acre, payable when the subsidy become due.	Number of miles completed.	Amounts paid.	Proportion of the subsidy through lapse of time, or insufficient number of miles completed.	Balance to be paid when due.	Balance of the subsidies converted (2nd payment of 35 cts per acre,) payable when lands sold.
.....	\$ cts. 769,825 00	158.63-100	\$ cts. 504,088 50	\$ cts. 1,536 50	cts. 264,200 00	cts. 768,288 50
14 Aug. 1886.	297,500 00	170	297,500 00	.....	.....	297,500 00.
.....	.....	.....	148,171 20*	.....	.....	.....
3 Sept. 1888.	49,000 00	13.86-100	48,510 00	490 00	.....	48,510 00
3 Sept. 1888.	24,500 00	7.71-100	13,492 50	11,007 50	.....	13,492 50
(No conversion in money.)	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11 Aug. 1887.	126,000 00	20	28,000 00	.....	98,000 00	126,000 00
(No conversion in money.)	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12 Oct. 1886	168,000 00	30	56,000 00	.....	112,000 00	168,000 00
4 Aug. 1888.	245,000 00	.....	4,950 00	.....	240,050 00	245,000 00
{ 13 Oc. 1886.	241,500 00	69	(Exploration.)	.....	.....	.....
{ 4 Au. 1888 }			241,500 00	.....	.....	241,500 00
15 June 1889.	105,000 00	.....	.....	.....	105,000 00	105,000 00
29 Jan. 1889.	105,000 00	16.50-100	70,100 00	.....	34,900 00	105,000 00
(No conversion in money.)	.....	13	.....	.....	.....	.....
.....	\$2,131,325 00	498.70-100	\$1,412,312 20*	\$13,034 00	\$854,150 00	\$2,118,291 00

E. MOREAU,
Director of Railways.

* This total could be reduced to \$1,264,141.00 by deducting therefrom the \$148,171.20 advances entered above to the debit of the Quebec & Lake St. John, and to be by it reimbursed to the Government according to agreement entered into between interested parties on this subject.

TABLE C.

STATEMENT showing: 1. the balance remaining available on the 31st fiscal year 1889-90; 2. The amounts received from the Treasury balance of appropriations and on the supplementar appropriations and 3. the sums paid by the Department of Public Works (Railway voted for the fiscal year 1889-90, from the 1st of January to the 30th Ottawa & Occidental Railway.

AUTHORITY	OBJECT.
52 Vict., chap. 1st,—(Item No. 257 of Schedule B,)	Settlement of unpaid claims.....
53 Vict., chap. 1st, — (Item No. 12 of Schedule A,)	Railway inspections
53 Vict., chap. 1st, — (Item No. 28 of Schedule A,)	Estate "Baptist & Son" for right of way on the Three Rivers loop line
53 Vict., chap. 1st, — (Item No. 29 of Schedule A,)	Balance due to the Legge estate.....
53 Vict., chap. 1st, — (Item No. 30 of Schedule A,)	For costs of pending cases

DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS,
Railway Office,
 Quebec, 1st October, 1890.

TABLE C

December, 1-89, on the appropriations voted by the Legislature for the Department, from the 1st of January to the 30th June, 1890, on the aforesaid voted during the session of 1890, for the end of the fiscal year 1889-90; branch), on the aforesaid balance of appropriations and on the other credits June 1890; and this as expenses chargeable to the Quebec, Montreal,

AMOUNT VOTED FOR 1889-90:			Balance in bank out of the total credits voted for 1889-90 on the 31st December, 1889.	Amounts received from the Treasury, from the 1st of January, 1890, to the 30th June, 1890.	Amounts expended or paid by the railway office, from the 1st January, 1890, to the 30th June, 1890.	Balance in Bank on the 30th June, 1890, on the amounts received from the Treasury from the 1st January, to the 30th June, 1890.
Chargeable to "Construc- tion" account.	Chargeable to "Revenue" account:— — (Working of the road by the govern- ment from 1880 to 1882.)	For railway inspection, etc.				
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
.....	5,000 00	.....	3,545 32	.....	3,545 32	
.....	.....	500 00	.....	500 00	500 00	
3,000 00	.....	.....	.....	3,000 00	3,000 00	
1,000 00	.....	.....	.....	1,000 00	.....	1,000 00
2,000 00	.....	.....	.....	2,000 00	2,000 00	
\$6,000 00	\$5,000 00	\$500 00	\$3,545 32	\$6,500 00	\$9,045 32	\$1,000 00

E. MOREAU,
Director of Railways.

TABLE D.

STATEMENT showing: 1. The amounts voted by the Legislature for the
 ment of these credits; and 3. The sums paid by the Public Works
 1st October, 1890, as expenses chargeable to the Quebec, Montreal,

AUTHORITY.	OBJECT.	AMOUNTS VOTED:	
		Chargeable to construction account.	For inspec- tions of railways, &c.
		\$ cts.	\$ cts.
53 Vict., chap. 1st,—(Item No. 246, of Schedule B.)	Railway inspection, &c. ....	.....	1,000 00
53 Vict., chap. 1st,—(Item No. 279, of Schedule B.)	Settlement of outstanding accounts.	40,000 00	.....
		\$40,000 00	\$1,000 00

DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS, }

Railway Office,

Quebec, 1st October, 1890. }

TABLE D.

fiscal year 1890-91; 2. The amounts received from the Treasury Department (Railway Branch) on the same, between the 1st July and the Ottawa and Occidental Railway.

Total credits voted for 1890-91.	Amounts received from the Treasury from 1st October, 1890.	Amounts expended or paid for inspections of railways, &c., from 1st July to 1st October 1890.	Amounts expended or paid for con- struction from 1st July to 1st October 1890.	Balances in bank on 1st October, 1890, on the amounts received from the Treasury from 1st July to 1st October 1890.	Balance available in the Treasury on the credits voted for 1890-91, to the 1st October 1890.	Total of unexpended balances on the credits voted for 1890-91, to the 1st October, 1890, as well in the Treasury, as in bank.
\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1,000 00	1,000 00	459 80	.....	540 20		540 20
40,000 00	36,000 00	.....	35,994 78	5 22	4,000 00	4,005 22
\$41,000 00	\$37,000 00	\$459 80	\$35,994 78	\$545 42	\$4,000 00	\$4,545 42

E. MOREAU,
Director of Railways.

TABLE E.

TABLE showing the mileage of railways built or in operation or ready to be opened to traffic, in the Province of Quebec, on the 1st of October, 1890.

INTERCOLONIAL RAILWAY.

	MILES.	
From the river Ristigouche (New Brunswick frontier) to the		
Chaudière Junction.....	294.00	
River du Loup branch.....	4.00	
St. Charles “	15.00	
Rimouski “	2.00	
	<hr/>	315.00

QUEBEC CENTRAL RAILWAY.

From the junction with the Intercolonial at Harlaka to Sher-		
brooke.....	138.00	
From the Beauce junction to St. François.....	15.15	
	<hr/>	153.15

INTERNATIONAL RAILWAY.

(Now a part of the Pacific Company's short line.)

From the junction with the Grand Trunk at Lennoxville to		
the Maine boundary line, U. S.....		81.25

GRAND TRUNK RAILWAY.

From the New Hampshire frontier to Montreal.....	131.00	
From Levis to Richmond	95.54	
Arthabaska branch to “ Doucet's Landing ”....	34.71	
From St. Lambert's junction to “ Rouse's Point ”.....	43.00	
Ste. Martine's branch : from St. Isidore to Hemmingford.....	24.15	
From Brosseau to Dundee.....	61.50	

	MILLES.	
From Montreal to Lachine.....	8.00	
From Montreal to the Ontario boundary line.....	44.00	
From the junction with the Canadian Pacific at Sault au Recollet to Lachine.....	6.50	
		448.40

VERMONT CENTRAL RAILWAY SYSTEM.

Vermont Central railway : from St. John's to the Vermont frontier	26.00	
Stanstead, Shefford and Chambly railway : from the junction with the Vermont Central, at two miles from St. John's to Waterloo	41.00	
Missisquoi Valley railway : from Eastman to " Boulton Cen- tre ".....	10.10	
		77.10
Lake Temiscamingue, colonization railway.....		17.00
Quebec, Montmorency and Charlevoix railway.....		21.50

BOSTON AND MAINE RAILWAY (LOWELL SYSTEM)—PASSUMPSIC DIVISION.

Massawippi railway : from the junction with the Grand Trunk, at Lennoxville, to " North Derby " on the New- Hampshire frontier.....	34.75	
Stanstead branch.....	2.00	
		36.75

CANADIAN PACIFIC RAILWAY.

From Montreal to Ottawa.....	120.00
From Hull to Aylmer.....	7.50
St. Jerome branch.....	13.50
Buckingham do, from Buckingham station to the village of Buckingham	4.10
St. Lin branch.....	15.08
St. Eustache branch.....	8.00
Joliette branch : from Lanoraie to St. Félix de Valois.....	24.00

	MILES.
Berthier branch.....	2.09
Piles ".....	26.82
From St. Martin's junction to Quebec.....	159.10
Extension to deep water at Quebec.....	0.86
Three Rivers Loop Line.....	3.00
From " Mile End " to St. Pylycarpe junction.....	40.00
From the Montreal junction at " North Troy, " county of Brome.....	90.00
From Waterloo to Sherbrooke.....	39.00
	<hr/> 553.05

SOUTH EASTERN RAILWAY SYSTEM.

(Now under the *Pacific Company's* control.)

South Eastern railway properly so called :

From the Vermont boundary to West Farnham.....	44.00	
Richelieu, Drummond and Arthabaska railway : from the Sutton junction to Sorel.....	96.00	
Montreal, Portland and Boston railway : from St. Lambert to the boundary line, near Frelighsburg.....	54.00	
St. Cesaire branch.....	8.00	
St. Lawrence and Lake Champlain junction railway : from Stanbridge to St. Guillaume.....	61.00	
	<hr/> 263.00	816.05

CANADA ATLANTIC RAILWAY.

From the Ontario boundary line to Lacolle junction.....	53.00
---	-------

QUEBEC AND LAKE ST. JOHN RAILWAY.

From the junction with the Canadian Pacific railway, at 4 miles from Quebec, to Chambord junction.....	172.84	
From Chambord junction to Roberval.....	13.86	
" " to Metabetchouan.....	4.87	
	<hr/>	191.57

MONTREAL AND LAKE MASKINONGÉ RAILWAY.

	MILLES.
From the junction with the Canadian Pacific railway, near St. Félix de Valois, to St. Gabriel de Brandon.....	13.00

DRUMMOND COUNTY RAILWAY.

From Drummondville to the Great Nicolet river, at Nicolet...	35.80
--	-------

L'ASSOMPTION RAILWAY.

From the junction with the Canadian Pacific at L'Epiphanie to the village of L'Assomption.....	3.50
---	------

GREAT NORTHERN RAILWAY.

From the junction with the Canadian Pacific at St. Jerome to near Ste. Julienne.....	18.00
---	-------

PONTIAC PACIFIC JUNCTION RAILWAY.

From Aylmer to 12 miles beyond Fort Coulonge.....	71.00
---	-------

LOWER LAURENTIAN RAILWAY.

From the point of junction with the Piles Railway at the St. Tite station to 3 miles south of the terminus of the Piles road, going towards the station at Rivière à Pierre to join the Quebec and Lake St. John Railway.....	30.00
--	-------

BAIE DES CHALEURS RAILWAY.

From the junction with the Intercolonial at Metapedia, going towards Paspebiac, to near the Little Cascapedia river...	60.00
---	-------

GREAT EASTERN RAILWAY.

	MILES.	
From Yamaska to the river St. Francis.....	6.11	
From St Gregoire, at junction with Grand Trunk, (Arthabaska Branch,) to the town of Nicolet, near junction with Drummond railway.....	6.75	
From Montreal or St. Lambert to Sorel.....	45.00	
		<hr/> 57.86

CARILLON AND GRENVILLE RAILWAY.

From Carillon to Grenville.....	12.75
---------------------------------	-------

BEAUHARNOIS JUNCTION RAILWAY.

From the junction with the Montreal and Champlain junction Railway at Ste. Martine to Valleyfield.....	19.13
--	-------

TEMISCOUATA RAILWAY.

From Fraserville to the New-Brunswick frontier.....	69.28
---	-------

VAUDREUIL AND PRESCOTT RAILWAY.

(Now the Montréal and Ottawa.)

From Vaudreuil to Rigaud.....	16.50
-------------------------------	-------

HEREFORD RAILWAY.

(Now controlled by the "Maine Central.")

From Cookshire to the Vermont frontier at "Hall's Stream."	35.00	
Branch from Cookshire to "Lime Ridge" to the lime and marble quarries.....	18.52	
		<hr/> 53.52

MILLES.

NEW ROCKLAND SLATE COMPANY'S RAILWAY.

From the junction with the Grand Trunk to the New Rockland quarries	4.12
Ottawa and Gatineau Valley Railway.....	13.00
Montreal and Occidental Railway : from St. Jérôme towards Ste Adèle and Ste. Agathe.....	10.00
	<hr/>
Forming throughout the province a total mileage of railways built, or in operation, or ready to be opened to traffic, down to the 1st October, 1890, of.....	2,688.23
	<hr/>
Of this total of 2,688.23 miles, there have been constructed since the 1st July, 1867, the date of Confederation.....	2,112.98
And before the 1st July, 1867.....	575.25
	<hr/>
In all.....	2,688.23
	<hr/>

LOUIS A. VALLÉE,

Engineer.

Public Works Department,
Quebec, 1st October, 1890.

To the Honourable PIERRE GARNEAU,
Commissioner of Public Works,
Quebec.

In the matter of

THE HEREFORD RAILWAY COMPANY

and

SHIRLEY, CORBETT & Co.,

Contractors.

SIR,

I have the honor to submit my report upon the investigation of claims, fyled with me in this matter since the first day of January last past, as special commissioner named by His Honour the Lieutenant-Governor, on the seventeenth day of April, 1889, as well as upon the payment to the claimants of the sums awarded them by my report of the 31st of August last, 1889, together with the sums allowed upon fresh claims since said date which were ordered to be paid from time to time as they respectively came up for approval.

Taking first the investigation of claims, I would call your attention to the fact that on the 31st of December last past, I made a general report on all claims fyled subsequent to date of first report before mentioned, which, however, were not numerous.

In order to make the matter more complete for consideration, I have thought it advisable, nevertheless, to begin with the claims which immediately followed my said report of 31st August last past and continue from that time down to the present date.

From the date of said general report up to the time I commenced to pay, but few new claims were fyled, although enquiries were frequent and the correspondence somewhat onerous. But so soon as payments began to be made in the different sections of the country, enquiry was quickened, and those who, from one cause or another, had neglected to fyle before, now came forward urging the justice of their claims and asking for investigation and payment. The news of the payments to those who had been diligent in prosecuting their claims seemed suddenly to become known all over the country, and spurred on those who had been either negligent or who, up to then, had been ignorant of the intentions of the Government. The consequence was a rush of correspon-

dence and the fying of a considerable number of new claims, which still continues.

The instructions from your department were to the effect that I was not to refuse to entertain those belated claims, but was to receive, investigate and report thereon, and that those who proved their claims were honestly entitled to be paid out of the subsidy to said railway.

In this way 106 new claims were fyled and investigated, in addition to equally as large a number, coming from those whose claims had already been fyled under powers of attorney or through the foremen of gangs in which they had worked, as well as from those to whom there was nothing so obviously due as to merit consideration and report.

The new claims thus investigated formed a total of.....	\$7,044 15
on which I found was due after investigation.....	4,416 39
making a difference of.....	<u>\$2,627 76</u>

The reasons in each case being given in the special report thereon.

The investigation of these new claims was, in a large number of cases, attended with the same difficulties experienced in the investigation of those covered by my first report. Some were even more difficult, whilst in others my task was made easier by reason of the parties producing unquestionable proof when fying their claims.

Notwithstanding that I had gone over the different classes of claims pretty thoroughly in my investigation last year, and entertained the idea that I knew fairly well where the workmen had been located along the line, under what sub-contractors and foremen they had worked, the kind of work in which they had been engaged, the average time they had worked, the average price therefor, where they had lodged and in fact was fully instructed in the ways, means and methods of the construction of that railway, I yet found a number of cases that seemed to be out of the ordinary run and which necessitated the closest scrutiny and the strictest investigation before reaching a decision. This led to renewed examinations of the books and documents of said contractors and to the hearing of parties before coming to a definite conclusion and making special reports thereon. Taken as a whole these new claims, though fewer in number, have caused me fully as much perplexity and trouble as the investigation of the much larger number investigated and reported upon last year by my said general

report. The difference between the amounts claimed and the amounts allowed will show that care was exercised in investigating these new claims.

A consideration of those special reports on said new claims, whilst showing the reasons for the conclusion reached in each case, will not fully disclose the full measure of the troubles, vexations and difficulties encountered in the examination thereof.

It was to be expected that, so soon as payments began to be made, some of the claimants, whose claims had been rejected or reduced in amount, would assail me for reasons therefor, nor was I disappointed in my expectations. Whilst in most cases the explanations which I gave to each and all appeared to be satisfactory to them, yet in others a demand was made for a re-hearing and a reversal of the decision already given. Having at the outset given each claim the fullest consideration, I have not yielded to the demand to re-open the investigation and re-commence the work which I believed then, and believe yet, had been thoroughly done, at least as thoroughly as was within my power. Nevertheless, wherever I believed, after mature deliberation, that I had unintentionally, and through an erroneous appreciation of the facts, been led to misjudge a claim, I have believed it to be my duty, and in accord with the intentions of the Government, to correct in so far as I could, any error thus discovered; with a view to remedy possible wrong to any claimant, and have so reported recommending such reparation.

It will, I think, be freely conceded that, if a judge in a civil court in cases where counsel have been properly instructed, legal evidence given and the parties heard *contradictoirement*, nevertheless makes mistakes and fails to satisfy the parties *en litige*, that in an investigation like this, involving upwards of 600 different claims mostly made by ignorant laboring men, who kept no books but trusted the keeping of their accounts to their employers, who were incapable of giving instructions, or of indicating even where the proof could be found to support their claims, who assumed that the verification of claims—as to which they were not always sure themselves and which were usually made in the vaguest and most perfunctory manner—should be made without assistance from them or otherwise that their claims should be accepted without question, when the procuring of such evidence by the commissioner involved the examination of books and records hastily kept and incomplete as to the last month of the time for which claims were made, and the hearing of witnesses more or less prejudiced or ignorant, the chances in favor of mistakes being made are mea-

sureably increased and the possibilities of such mistakes as well as the failure to satisfy each and all concerned are greater on the part of one charged with such an investigation than would be the case with a judge in civil suits of like number, involving much the same issues.

In the few cases where I have been able to detect any error or mistake, I have not hesitated to report to your department to that effect from time to time; and justice has been done in the premises. On the whole, it is matter for congratulation that the number who have thus complained are comparatively insignificant when the great bulk of claims and the difficulties attending their investigation are fairly considered.

Before closing this part of my report, I would say, that, in my opinion, there are still a considerable number of the laborers on said railway, who have not yet filed their claims. They are, without doubt, scattered all over the continent and probably the most of them, through ignorance or indifference, will never present their claims.

PAYMENTS.

Coming now to the payment of the claims filed and approved, I have to report that on the third day of February last past the sum of \$36,131.49 was deposited by your department in the Waterloo Branch of the Eastern Townships Bank and placed at my disposal for the payment of said claims. That was the amount mentioned in my said general report as required for said purpose, but through an error in calculation the actual sum due was somewhat in excess of that amount.

To cover that difference, as well as the said new claims filed as before mentioned, the sum of \$3,000 was subsequently deposited at different times, making a total of \$39,131.49 so placed at my disposition, which, notwithstanding that no demand of payment was made for certain claims, as before stated, has proved insufficient, as will be hereinafter shown.

Before commencing to pay claims, I prepared a draft or form of discharge and transfer to be signed and executed, *sous seing privé*, either by each claimant or his duly authorized attorney, which form was submitted to and duly approved by your department. In each case, I have been particular to see that such discharge and transfer was properly executed and the Government amply protected from future claim on the part of claimants. The verification of this will be clearly seen on reference to each of said discharges and transfers.

Payments were difficult and annoying from the fact that between the date of fying said claims and the dates of payments, changes of residence had been frequent, involving no end of trouble and search in hunting up and communicating with claimants, obtaining a discharge and liquidating claims. The correspondence in this connection has been exceedingly large.

In some instances, I have been unable as yet to discover the whereabouts of claimants, though the greatest possible diligence has been used. As the account thus left in suspense is not large, nor the claimants numerous, and as the parties can as easily and more economically, at this time, be paid through the officers of your department, should they ever turn up, I have not thought it advisable, under the circumstances, to retain the matter in hand longer, whilst waiting for the possibility of their eventually coming forward.

The said unpaid claims amount at this date to the sum of \$1,761.82 and for convenience of future reference, I furnish herewith an alphabetical list thereof. Of this sum, by far the larger part is due only conditionally, as will be seen on reference to the reports thereon.

I have also prepared and fyle herewith a statement showing payment of claims by consecutive dates, with references to number of claim, report and check, to facilitate reference in these respects.

Furthermore, I have prepared and furnish herewith an alphabetical list or index of claimants who have been paid, with such reference to number of claim, report and check, as well as amount and to whom paid, as will enable easy reference to be made to the record in each case as well as to its discharge.

I also retire herewith the check stubs which will be of some aid in referring to payments as well as assisting to verify payments.

From these statements it will be seen that I have paid claims and received discharges for the sum of.....	\$39,297 05
whilst I only received the sum of.....	39,131 49
thus overdrawing my account at bank for.....	\$ 165 56
as to which an explanation is due.	

In the hurry of paying claims where the parties pressed for payment by an early mail or when present in person desired to take an early train, I made an error in calculation as well as omitted a few entries in my books, which errors and omissions I only detected when I came to verify the statements fyled herewith, by comparing the discharges in my possession, from which the state-

ments were made, with the entries in my books and the check stubs produced herewith. In this way the error was unintentionably made, but, beyond the annoyance, the fact remains that the money was due, the claims had been approved and had to be paid some time.

I have arranged with the manager of the bank here, where the money was deposited and against which the overdrawn checks were issued, to honor the same, and I would recommend that said balance of \$165.56 be forwarded to him as soon as possible, in order to protect said bank and keep the faith with it which I promised on behalf of the department. I regret this error, without which I should never have ventured to issue checks beyond the deposit thus made, although the parties to whom issued were in sore need of the money and hesitation in paying would have filled them with alarm.

To conclude, I have essayed to place the records and papers, which I herewith return to you, in such a shape as to afford ample justification and protection for the Government and, also, so arranged as to make reference and comprehension easy in case of need. I trust that I have in a measure succeeded.

I cannot, however, close this report without expressing my personal gratification for the valuable assistance at all times rendered me by your departmental officers during this investigation. The prompt, courteous and efficient aid thus given me by Mr. Moreau, director of railways, who has had this matter more particularly in charge, has lightened as well as materially shortened my labors and has thereby placed me under a deep sense of obligation to him. The successful accomplishment of my task is greatly due to the kind consideration shown, and useful suggestions made to me by him from time to time during my connection with this matter, and I feel that I should, indeed, be ungrateful, did I neglect to acknowledge my appreciation thereof.

The whole respectfully submitted,

JNO. P. NOYES,

Commissioner Hereford Railway.

Waterloo, 5th August, 1890.

EXPLORATION IN THE COUNTIES OF DORCHESTER, BELLECHASSE,
MONTMAGNY, L'ISLET, KAMOURASKA, &c.

DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS.

Quebec, 29th September, 1890.

E. A. HOARE, Esq.,

Civil Engineer,

Quebec.

SIR,

I am directed by the Honorable the Commissioner of Public Works to give you instructions for the completion of the work already begun by Mr. R. Têtu and the exploration authorized by the Legislature for the purpose of ascertaining the possibility of constructing a railway line through the counties of Levis, Dorchester, Bellechasse, Montmagny, l'Islet, Kamouraska, &c.

Your duties will include:

1st. Completion of survey where Mr. Têtu stopped, from head waters of River du Loup, in the county of Kamouraska, to some point on the Temiscouata railway;

2nd. A more exact survey of the Etchemin Valley line, to ascertain if the work of construction on the west side of the river would be less than on the east side;

3rd. Survey from a point somewhere between Ste. Claire and Standon, through the county of Bellechasse, to some point near St. Paul de Montminy, in the county of Montmagny, to ascertain if a better and more direct line can be obtained in that direction, instead of the line by Ste. Justine;

4th. The completion of the survey from Ste. Justine to some point on the Canadian Pacific Railway.

You will make your own arrangements for everything connected with the exploration and survey, and provide for all expenses at your own cost and charge, including all wages, board, travelling expenses, equipments, &c., &c. You will select your men yourself, and control them at your own discretion and on your own responsibility. You will be paid at the rate of one thousand dollars (\$1000) per month during eight months of *bona fide* work for said services, &c., such sum to cover your fees for work, reports, information, correspondence drawing of plans, &c., as well as your expenses for men, board, equipments, &c., already mentioned. The first monthly payment of \$1,000.00 and \$200.00 in the second, will be made in advance.

You will be required to make a monthly report of the progress of the work, with information as to the quality of the soil, the nature of the vegetation and the character of the timber met with ; also stating the existence of mines, if any. In the latter case you will send to the department such samples of minerals as you may judge useful, and be able to obtain.

The whole work is required to be done, and a final report, with plans, given not later than 1st September, 1891.

An additional sum of two thousand dollars (\$2,000) will be paid to you on the completion of the whole work and on your final report with plans being furnished to this department.

Under no circumstances will the Government pay for this service or any part of it, more than the amount represented by the value of eight months service on the terms per month already mentioned. Should a longer time than eight months be employed in the work, no allowance will be made for extra time.

The Government will have the privilege of delaying or discontinuing the work at any time after the first of March, 1891. In such case you will be paid, over and above the sum of \$1,000 per month of *bona fide* work from the date of the beginning of the work up to the date at which it may have been delayed or discontinued, a sum calculated at the rate of \$200 per month for the same period of time, as fee for a complete report, with plans of the work then done.

You will be required to give notice to the Honourable the Commissioner of Public Works of the date of the beginning of the work, and to state, if desired, the names of the men in your employ.

I have the honor to be,

Sir,

Your obedient servant,

(Signed) ERNEST GAGNON,

Secretary.

Accepted,

(Signed) E. A. HOARE,

Sept. 29th, 1890.

