

43161

✓

RAPPORT GÉNÉRAL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

ET DU

TRAVAIL

DE LA

PROVINCE DE QUÉBEC

POUR L'ANNÉE FINISSANT LE 30 JUIN

1907.

---

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA LÉGISLATURE.

---



QUÉBEC.

CHARLES PAGEAU, IMPRIMEUR DE SA MAJESTÉ LE ROI.

---

1907.



## PERSONNEL

DU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRAVAIL, À QUÉBEC.

(Décembre 1907)

L'HONORABLE L.-A. TASCHEREAU.....ministre.  
SIMÉON LESAGE.....sous-ministre.  
ALPHONSE GAGNON.....secrétaire.  
EUGÈNE DES RIVIÈRES.....secrétaire particulier du ministre.

---

ELZÉAR CHAREST.....ingénieur, directeur des travaux publics.  
LOUIS-A. VALLÉE.....ingénieur, directeur des chemins de fer.  
J.-A. LEFEBVRE.....secrétaire du bureau des chemins de fer.  
GEORGES SAINT-MICHEL et L.-P. VAL-  
LERAND.....dessinateurs.

---

ARTHUR GAGNON.....comptable.  
J.-H. BRASSARD et F. GIBAULT.....teneurs de livres.  
J.-E. GARNEAU.....régistrare.  
JOSEPH ROY.....,.....assistant-régistrare.  
J.-B. GOSSELIN et CLAUDE DÉNÉCHAUD.commis.  
JOSEPH FORTIER.....contremaître à l'hôtel du gouvernement.  
PIERRE FISET.....ingénieur des calorifères.  
JOACHIM FORTIER et J.-A. TAILLON...messagers.





A SON HONNEUR

## Sir Louis-Amable Jetté, K.C.M.G.

*Lieutenant-Gouverneur de la Province de Québec.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

En conformité de l'article 1760 des Statuts Refondus de la Province de Québec, j'ai l'honneur de vous soumettre un rapport général sur le fonctionnement du département des Travaux publics et du Travail pendant l'année financière 1906-1907, sous l'administration de mon prédécesseur en office. Vous y trouverez les rapports spéciaux des chefs des différents services relatifs à la construction et à l'entretien des édifices du gouvernement, aux chemins de fer, au fonctionnement du Conseil des Arts et Manufactures, à l'inspection des établissements industriels et des édifices publics, ainsi que divers renseignements sur les recettes et dépenses du département, l'exécution de la loi relative aux différends industriels, etc.

### TRAVAUX PUBLICS.

Les travaux exécutés cette année ont consisté en additions faites à divers édifices et en réparations partout où elles étaient nécessaires.

Parmi les additions qui ont été faites, il convient de signaler les bureaux qui ont été construits dans les attiques de l'Hôtel du Gouvernement pour y loger entre autres le département des Mines et celui des inspecteurs des établissements industriels et des édifices publics.

Certaines parties des attiques restent encore à convertir en bureaux, mais il est évident que l'espace disponible ne suffira pas au besoin de tous les départements, et qu'il importe de s'occuper dès maintenant de la construction d'un pavillon spécial pour la bibliothèque de la Législature, afin d'utiliser l'espace qu'elle occupe aujourd'hui pour une meilleure distribution des divers départements du service civil.

La tribune de la presse, qui a été construite comme extension du trône de l'Orateur de l'Assemblée législative, mérite, par le goût qui a présidé à sa composition, par le fini du travail et par les souvenirs qu'elle évoque, d'être signalée à votre attention, de même que l'appendice No 2 de ce rapport, qui contient l'explication et les gravures des diverses armoiries sculptées sur panneaux.

## CHEMINS DE FER.

Il n'a été construit l'an dernier que cent huit milles de chemins de fer dans la province. La plus importante de ces voies ferrées est sans contredit l'embranchement de La Tuque, long de trente milles, qui part de la ligne du Québec & Lac St-Jean, dans le voisinage de la rivière Jeannotte, et va rejoindre la rivière St-Maurice, à la chute de la Tuque. L'ouverture de cet embranchement a une signification importante pour la région de Québec, en ce qu'elle franchit la chaîne des Laurentides et ouvre dans la direction nord-ouest un vaste territoire qui promet de rivaliser avec celui du Lac St-Jean.

## DIFFÉRENDS INDUSTRIELS.

La loi concernant les Conseils de conciliation et d'arbitrage pour régler les différends industriels, a fonctionné d'une manière satisfaisante entre les patrons et leurs employés, grâce à l'intervention du greffier de ce conseil. Dès qu'une difficulté surgissait quelque part, le greffier, M. Marois, se mettait en communication avec les parties, pesait les raisons de part et d'autre et suggérait ce qui lui paraissait équitable. A part la grève de Buckingham, où M. Marois s'est heurté, dès l'origine, à des difficultés insurmontables, tous les différends dans lesquels il est intervenu ont fini par des règlements qui ont satisfait toutes les parties. Son rapport est des plus intéressants pour ceux qui s'occupent des questions ouvrières, et fait voir que l'intervention en temps opportun d'un officier conciliateur compétent, avant que la crise ait atteint un caractère aigu, a plus de chance de succès que la mise en œuvre de tout tribunal de conciliation,

## INSPECTION DES ÉTABLISSEMENTS INDUSTRIELS ET DES ÉDIFICES PUBLICS.

L'inspection des établissements industriels et des édifices publics, ainsi qu'il est facile de s'en convaincre par les différents rapports concernant cette branche du service, s'est considérablement améliorée grâce au fractionnement de la province en plusieurs régions d'inspection.

Veillez agréer, Monsieur le Gouverneur, l'expression des sentiments respectueux avec lesquels

J'ai l'honneur d'être,

Votre très humble serviteur,

L.-A. TASCHEREAU,

Ministre des Travaux publics et du Travail.

Département des Travaux publics et du Travail,

Québec, 26 décembre 1907.

# I

## EDIFICES PUBLICS

---

### RAPPORT DE L'INGÉNIEUR-DIRECTEUR DES TRAVAUX PUBLICS

---

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRAVAIL

Québec, 1er juillet 1907.

L'honorable W.-A. WEIR,

Ministre des Travaux publics et du Travail,

Québec.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les différents travaux exécutés ou en cours d'exécution aux divers édifices publics de cette province, du 1er juillet 1906 au 1er juillet 1907. Ces travaux ont été faits sous le contrôle et la direction immédiate de votre département.

#### HOTEL DU GOUVERNEMENT

(Edifice de la Législature et des Départements publics)

Dans la salle de l'Assemblée Législative, il a été fait une tribune pour les journalistes. Cette tribune, qui entoure le trône de l'Orateur, a nécessité le déplacement de ce siège en l'avancant un peu vers le centre de la salle afin de lui donner plus de largeur en arrière. La plate-forme sur laquelle se placent les journalistes se trouve située à mi-hauteur entre le parquet de la salle et la galerie à l'usage du public. On y arrive au moyen d'un escalier dérobé placé immédiatement en arrière du trône.

La cloison qui forme l'entourage de cette tribune est faite de même bois que celui du trône, et se compose d'une corniche et de pilastres d'un style approprié à l'architecture générale de la salle. Au bas de cette cloison et formant la base des pilastres se trouvent placés des sièges rembourrés en cuir, avec bras et supports sculptés, destinés aux invités ou à des personnages de distinction.

---

Le plan de cette tribune, avec tous ses ornements (armoiries), est de M. E.-E. Taché, I. S. O. On trouvera plus loin, en appendice, une description de cette tribune, donnée par M. Taché lui-même.

Une pièce attenante à cette tribune a aussi été mise à la disposition des journalistes pour la rédaction des articles de journaux, etc. Cette pièce a été restaurée, peinte et meublée d'une manière convenable.

Un appareil électrique pour contrôler la surveillance des gardiens de nuit a été installé à l'intérieur de l'édifice. Cet appareil, appelé "Eco Magneto Clock System", comporte 26 stations intérieures et 4 stations extérieures. Les gardiens de nuit doivent signaler leur présence à chacune de ces stations au moyen d'une petite manivelle provoquant un léger perforage sur un cadran fixé à une horloge centrale communiquant avec l'ensemble de l'appareil. De cette façon, les gardiens sont toujours tenus en éveil, et il y a lieu de croire à l'efficacité de ce système au point de vue du contrôle de l'édifice et de sa surveillance. Un employé relève chaque matin les indications du cadran perforé, et il fait un rapport hebdomadaire au département du résultat obtenu de la surveillance des gardiens.

Les travaux commencés l'année dernière afin de parachever les mansardes de l'édifice, ont été continués cette année. De nouvelles pièces ont été finies, ainsi qu'un bout de corridor, dans le même genre que les divisions qui viennent d'être terminées. Ces pièces ont été mises à l'usage de messieurs les inspecteurs des édifices publics. D'autres pièces, faisant suite aux précédentes, vont être finies incessamment, ainsi que le corridor qui y mène et qui se termine à l'angle sud-ouest de l'édifice.

Un contrat a été accordé pour convertir le système hydraulique des ascenseurs actuels en un système électrique. Ce dernier système est beaucoup plus rapide que l'ancien, surtout depuis que la pression de l'eau est insuffisante.

Un nouvel ascenseur va être installé à l'angle sud-ouest de l'édifice pour les besoins généraux des différents départements. Ces besoins se feront sentir davantage dans l'avenir à cause des pièces nouvelles qui ont été finies dans les mansardes.

Le contrat pour la pose de ce nouvel ascenseur a été donné en même temps que celui pour faire les changements aux anciens.

Différentes pièces de cet édifice servant de bureaux, etc., ont été restaurées, nettoyées et peinturées, afin de les mettre dans un état convenable d'entretien.

En outre de ce qui précède, il a été fait divers travaux de réparations et d'entretien général tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'édifice, dont une partie a été exécutée par les ouvriers au service du département, et une autre

---

partie par des ouvriers du dehors. Les ouvrages accordés à ces derniers l'ont été généralement par contrat et à prix fixes.

Les trottoirs en bois longeant l'édifice des côtés ouest et nord, vont être renouvelés incessamment et remplacés par des trottoirs en asphalte, avec bordure en pierre comme ceux qui existent déjà ailleurs sur le terrain.

### PALAIS DE JUSTICE DE QUÉBEC

Les travaux pour renouveler la pierre qui se détériorait sur les façades est et sud de cet édifice, ont été continués cette année et seront terminés à l'automne, pour ce qui concerne les pilastres et les chapiteaux de ces façades.

Un certain nombre de lumières à gaz, système "Welsback", ont été installées à l'intérieur de cet édifice. Ces lumières, d'une grande puissance d'éclairage, donnent de bons résultats comme luminaire et sont considérées comme très économiques.

Des travaux de réparations et d'entretien de moindre importance ont aussi été exécutés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de cet édifice.

### PRISON DE QUÉBEC

On a acheté un certain nombre de cadenas Yale, fabriqués spécialement pour les prisons, afin de remplacer les anciens devenus hors d'usage et peu sûrs pour la garde des prisonniers.

La chapelle protestante de cet édifice a été restaurée et peinturée avec des couleurs appropriées; elle est maintenant dans un état très convenable.

### ECOLE NORMALE LAVAL

Quelques ouvrages d'entretien et de réparations seulement ont été exécutés à cet édifice dans le cours de l'année.

### SPENCER WOOD

L'effondrement, au printemps dernier, d'une portion d'une pointe de la falaise qui borne le côté sud du domaine de Spencer Wood, a nécessité certains travaux pour compléter l'éboulement et faire tomber quelques morceaux de roc et de tuf restés en suspens au haut de cette falaise. Comme les avenues et les chemins du domaine requéraient en certains endroits des réparations, le tuf provenant de cet éboulis a été charroyé, cassé et étendu sur ces chemins et avenues, afin de les mettre dans un bon état.

Les travaux pour la réfection et les réparations à faire aux clôtures et aux barrières de cette même propriété, et dont une bonne partie avait été faite

l'année dernière, sont maintenant en voie d'exécution, notamment sur le chemin St-Louis.

### PALAIS DE JUSTICE DE SHERBROOKE

L'ameublement de cet édifice a été complété cette année, ainsi que certains accessoires pour les cours et les bureaux en général, tels que les tapis, carpettes, rideaux, stores, etc,

Le mur de soutènement en arrière de cet édifice a été recouvert avec un chaperon en granit taillé.

Un contrat vient d'être donné pour la construction et la pose d'une clôture en fer sur le chaperon en pierre ci-dessus mentionné. Un autre contrat a aussi été signé pour la fourniture et la pose de deux candelabres à être placés sur les poteaux en granit du portique d'entrée.

Les parterres en face et aux alentours de cet édifice ont été nivelés et gazonnés d'une manière convenable. Ces travaux de terrassement et de gazonnement faits par le département, de même que ceux qu'a fait faire la ville de Sherbrooke en face du palais de justice, contribuent dans une bonne mesure à l'embellissement de la place.

### PRISON DE SHERBROOKE

Il y a eu peu de travaux de faits à cet édifice dans le cours de l'année.

### PALAIS DE JUSTICE DES TROIS-RIVIÈRES

Il n'y a à noter que des travaux de réparations et d'entretien de peu d'importance exécutés durant la présente année à ce palais de justice.

### PRISON DES TROIS-RIVIÈRES

Bien peu de travaux ont été faits à cet édifice depuis un an.

### PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE SOREL

Rien qui vaille la peine d'être mentionné n'a été fait à cet immeuble au cours de l'année qui vient de finir.

### PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE BEAUCE

L'ancienne clôture en bois en face de cet édifice et longeant le chemin public a été enlevée et remplacée par une nouvelle construite en fer avec barrières aussi en fer. Il a été fait, vis-à-vis de l'entrée principale, une avenue de douze pieds de largeur avec marches en bois et palier en gravier.

Un contrat vient d'être accordé pour enlever l'ancienne clôture en bois du côté sud du terrain, et la remplacer par une clôture en fer comme celle qui a été faite l'année dernière en face du palais de justice.

#### PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE FRASERVILLE

Bien peu de travaux ont été faits à cet immeuble cette année.

#### PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE BRYSON

Certains travaux ont été exécutés pour améliorer l'aqueduc qui fournit l'eau à cet édifice. Des changements ont été faits aux tuyaux d'alimentation, et une nouvelle pompe avec moulin à vent a été installée pour les fins de cette amélioration. Une petite bâtisse a été construite afin de protéger la pompe et ses accessoires.

#### PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE CHICOUTIMI

Quelques travaux d'urgence ont été faits au mur d'enceinte de la prison ; une partie de ce mur menaçait ruine. Les endroits défectueux ont été démolis et reconstruits en maçonnerie en ciment de Portland.

#### PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE RIMOUSKI

Peu de travaux ont été faits à cet édifice dans le cours de l'année, à l'exception de certaines modifications apportées au système d'éclairage électrique, et d'une clôture en broche entourant le palais de justice avec poteaux et limandes en bois, en remplacement de l'ancienne clôture en bois devenue défectueuse.

#### PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE SWEETSBURG

A la suite du déménagement des meubles de l'ancienne voûte dans la nouvelle, des casiers ont été placés dans cette dernière voûte en nombre suffisant pour les besoins.

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

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

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

Des travaux de réparations assez importants ont été exécutés aux murs d'enceinte de la prison.

Des trottoirs en ciment ont été faits en face du palais de justice, pour remplacer les anciens qui étaient en bois.

---

## PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE ST-HYACINTHE

Les canaux d'égoût de cet édifice étant devenus défectueux, ce dont on s'était aperçu surtout depuis une couple d'années, le département vient d'accorder un contrat pour les renouveler complètement, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la bâtisse. Ces travaux vont être exécutés incessamment. Le système de plomberie actuel va également être en grande partie renouvelé.

## PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE JOLIETTE

Les vestibules d'entrée, les corridors et les passages du premier et du deuxième étage de cet édifice ont été restaurés, nettoyés et peints. Ces ouvrages ont été faits en peinture à l'huile avec des couleurs appropriées.

## PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE MONTMAGNY

Peu de travaux ont été faits à cet édifice cette année.

## PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE STE-SCHOLASTIQUE

Les travaux commencés l'année dernière pour la démolition et la reconstruction du mur en arrière de l'édifice, ont été continués et terminés cette année. Un nouveau contrat a été donné, au mois de novembre 1906, pour la démolition et la reconstruction de ce qui restait à faire du mur en arrière, dont un premier contrat avait été accordé, au mois d'août précédent, pour une partie seulement de ce mur. Ces travaux, ainsi que l'agrandissement de la voûte et les autres ouvrages accessoires comprenant le renouvellement des planchers, le nettoyage, le badigeonnage et le peinturage des murs, plafonds et boiseries et l'installation des fils électriques dans les planchers, etc., sont maintenant en cours d'exécution et devront être terminés prochainement.

## PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE BEAUHARNOIS

Cet ancien édifice est sous la garde d'une personne nommée par le gouvernement pour en prendre soin, ainsi que du terrain qui l'environne, et cela sans autre rémunération que la jouissance de cet immeuble et de ce même terrain.

## PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE VALLEYFIELD

Certaines modifications ont été faites dans les pièces destinées aux jurés pendant les termes de la Cour Criminelle. Il en a été de même pour les bancs occupés par ceux-ci dans la salle d'audience. Des chaises ont été achetées pour cette fin et placées aux endroits indiqués dans cette salle.



## PALAIS DE JUSTICE ET PRISON D'ARTHABASKA

Les réparations et la réfection de certaines parties de la couverture en métal de cet édifice, commencées l'année dernière, ont été terminées cette année, de même que le peinturage de ces toitures métalliques. Une nouvelle porte d'entrée a été pratiquée pour remplacer l'ancienne, devenue défectueuse.

## PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE LA MALBAIE

A l'exception du blanchissage en bois dur de quelques bureaux, peu de travaux ont été faits à cet édifice cette année.

De nouveaux meubles ont aussi été fournis pour le bureau du shérif, en remplacement de l'ancien mobilier devenu tout à fait hors d'usage.

## PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE PERCÉ

La cour des prisonniers, qui était entourée d'une haute clôture en bois, a été enlevée et remplacée par une nouvelle, aussi en bois. Cette nouvelle clôture a été reconstruite un peu moins longue que l'ancienne, mais il a été fait en dehors de cette cour un hangar à bois.

## PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE NEW-CARLISLE

Peu de travaux ont été faits à cet édifice dans le cours de l'année.

## PALAIS DE JUSTICE ET PRISON DE HULL

Quelques ouvrages de réparations ont été faits à la plomberie, de même qu'aux murs de la clôture et au perron en pierre à l'entrée principale de cet édifice.

## PALAIS DE JUSTICE DE MONTRÉAL ET NOUVELLE ANNEXE

Un certain nombre de lumières électriques ont été installées dans la nouvelle annexe et notamment dans les voûtes des régistateurs et dans les bureaux et greffe de la Cour de Circuit, afin de compléter le système d'éclairage selon les besoins des différents bureaux et des départements en général.

Certaines parties de la toiture en gravier des côtés ouest et est du palais de justice, ainsi que celle au-dessus du portique, ont été partie réparée et partie refaite à neuf; les parties métalliques de cette couverture, aux extrémités de cet édifice, ont aussi été réparées. Il en a été de même pour le dessus des corniches de l'annexe, qui avait été endommagé par le vent.

---

Les boiseries intérieures de l'annexe, qui n'avaient pas été imitées en chêne, l'ont été dans le cours de l'année ; de sorte que tout le peinturage de ces boiseries est maintenant complété.

L'intérieur du palais de justice, les murs et les plafonds des corridors, les passages et vestibules et certaines pièces des divers étages de cet édifice ont été nettoyés par un nouveau procédé peu dispendieux, qui a donné de très bons résultats.

Les différentes pièces qui servaient au greffe de la Cour de Circuit, etc., ont été converties pour l'usage des nouvelles Cours en y faisant certaines modifications et des travaux de peinture et de décoration appropriés. Les modifications apportées aux pièces ci-dessus mentionnées ont nécessité des travaux de plâtrerie, de menuiserie, de peinture, de luminaire, etc., assez importants. Des meubles fixes et non fixes ont été fournis pour l'usage de ces nouvelles Cours, qui sont maintenant complétées.

L'ameublement des différents bureaux, voûtes, etc., pour la nouvelle annexe, est maintenant terminé.

Des auvents pour les fenêtres de certains bureaux de la nouvelle annexe ont été placés ce printemps, afin de protéger ces bureaux contre les ardeurs du soleil.

Il a été pratiqué une ouverture entre la voûte principale en arrière du bureau d'enregistrement de Montréal ouest et le tunnel à l'étage inférieur, dans l'ancienne partie de l'édifice. Ce tunnel a été converti en voûte, avec escalier pour communiquer d'un étage à l'autre, trappe en fer, etc.

Une ouverture a également été pratiquée entre les deux voûtes à l'usage des régistrateurs des comtés d'Hochelaga et de Jacques-Cartier, afin de faciliter l'accès d'une voûte à l'autre. Certains autres travaux de réparations et d'entretien ont aussi été exécutés à cet édifice dans le cours de l'année.

## PRISON DE MONTRÉAL

Peu de travaux ont été faits à cet édifice cette année ; ils ont consisté en quelques ouvrages de réparations d'une nature urgente et indispensable.

Le département est actuellement à faire préparer des plans pour la construction d'une nouvelle prison beaucoup plus spacieuse que l'ancienne et d'un genre tout à fait moderne. Ces plans sont maintenant sur le point d'être terminés et on peut juger dès aujourd'hui de l'importance de l'édifice, qui sera certainement une des prisons les mieux aménagées qui existent. Elle devra

être construite sur un terrain qui appartient au gouvernement, et qui est situé dans le village de Bordeaux, près de Montréal. Il avait été acheté pour cette fin en 1891, sous le gouvernement Mercier.

#### ÉCOLE NORMALE MCGILL DE MONTRÉAL

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

#### ÉCOLE NORMALE JACQUES-CARTIER, MONTRÉAL

Des ouvrages assez considérables ont été exécutés à la toiture en métal de cet édifice. Le terrain sur lequel est situé cet immeuble a été entouré par une clôture en broche avec poteaux en fer fixés dans du béton. Un échange de terrain a été fait, de consentement mutuel, entre la ville de Montréal et le gouvernement.

#### MAISON No 76, RUE SAINT-GABRIEL, MONTRÉAL

Aucun ouvrage n'a été fait à cet immeuble, qui est maintenant loué à la Chambre de Commerce du district de Montréal.

#### MAISON No 63, RUE SAINT-GABRIEL, MONTRÉAL

Les bureaux de la police provinciale, qui sont actuellement dans cet édifice et qui se composent de trois pièces, ont été restaurés, nettoyés et peints.

D'autres pièces au rez-de-chaussée de cet édifice ont aussi été finies de la même manière.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre,

Votre obéissant serviteur,

ELZ. CHAREST,

*Architecte et directeur des Travaux publics.*

---

## II

### RECETTES ET DEPENSES.

#### RAPPORT DU COMPTABLE.

ETAT des recettes et dépenses du département des Travaux publics et du Travail, depuis le 1er juillet 1906 jusqu'au 30 juin 1907.

#### RECETTES.

	\$	\$
LA CIE DU CHATEAU FRONTENAC :		
Portion du loyer du terrain occupé par le Château Frontenac, 2 juillet 1906 au 2 janvier 1907 .....		380 30
MM. MOODY & FILS, TERREBONNE :		
Intérêt à 5 p.c. en à compte sur la balance du prix d'achat d'un lot de terrain, du 1er mai 1906 au 10 sept. 1906 .....	7 07	
Payé en à compte sur la balance du prix d'achat .....	391 11	
		398 18
QUEBEC LAWN TENNIS CLUB :		
Loyer du terrain contigu au mur de la porte St-Louis, 1er juin 1907 au 1er juin 1908 .....		1 00
JAMES-INGLIS ROY.		
Loyer, propriété, Sault au Recollet (Bordeaux), acompte loyer 1er mai 1905 au 1er mai 1906 .....	200 00	
Loyer, 1er mai 1906 au 1er mai 1907 .....	300 00	
		500 00
CORPORATION DE LA CITÉ DE MONTRÉAL :		
Loyer du terrain situé entre le palais de justice et l'Hôtel de Ville, en face de la colonne Nelson, à Montréal, du 1er juin 1904 au 1er juin 1906 .....		2 00
HÉLÈNE BAXTER :		
Loyer du 1er mai 1905 au 1er mai 1906 .....		25 00
CASSAVANT FRÈRES :		
Acompte sur prix d'achat et intérêts de l'ancienne Ecole de Lai- terie de St-Hyacinthe .....		531 25
CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTRÉAL :		
Loyer, propriété 76 rue St-Gabriel, 1er mai 1906 au 1er novem- bre 1906 .....		350 00
Divers vieux effets vendus .....		40 69
		<u>\$2,228 42</u>

Département des Travaux publics et du Travail.  
Québec, 30 juin 1907.

ARTHUR GAGNON,  
Comptable.

ETAT des recettes et des dépenses du département des Travaux publics et du Travail, depuis le 1er juillet 1906 jusqu'au 30 juin 1907.—(Suite)

DÉPENSES.

	\$	cts.	
ENTRETIEN, ETC., DES EDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL.			
Edifice de la Législature et des Départements.....	6 6,070	05	
Edifices publics en général.....	7,061	98	
Spencer Wood.....	10,908	80	
Ecole Normale Laval.....	2,645	22	
Bureau des Archives.....	901	29	
63, rue St-Gabriel, Montréal.....	1,490	65	
Bureaux du gouvernement à Montréal.....	2,109	59	
Ecole Normale Jacques-Cartier.....	2,547	15	
Ecole des Arts et Métiers.....	94	00	
Bureau de l'Immigration, Québec.....	18	20	
Ecole d'Industrie Laitière, St-Hyacinthe.....	1,531	87	
			95,378 80
ASSURANCES DES EDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL.....			9,989 12
TAXES SUR EDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL, CITÉ DE QUÉBEC.....			7,594 00
INSPECTIONS, EXPLORATIONS, ETC.....			4,000 00
INSPECTION DE CHEMINS DE FER.....			568 10
RÉPARATIONS DES PALAIS DE JUSTICE ET PRISONS :			
Palais de Justice et Prison, Montmagny.....	46	50	
“ “ Fraserville.....	849	65	
“ “ Arthabaska.....	86	79	
“ “ Joliette.....	325	00	
“ “ St-Jean.....	310	00	
“ “ Beauce.....	772	46	
“ “ Ste-Scholastique.....	8,477	00	
“ “ Valleyfield.....	412	53	
“ “ Hull.....	29	19	
“ “ Chicoutimi.....	334	71	
“ “ Malbaie.....	455	29	
“ “ Percé.....	165	38	
“ “ New-Carlisle.....	75	00	
“ “ Rimouski.....	196	88	
“ “ Sweetsburg.....	630	72	
“ “ Bryson.....	126	61	
Palais de Justice, Montréal.....	11,184	40	
Prison, “.....	502	85	
Palais de Justice, Québec.....	2,288	08	
Prison, “.....	1,060	91	
Palais de Justice, Trois-Rivières.....	97	45	
“ Sherbrooke.....	3,621	59	
Maison de détention, Ste-Anne des Monts.....	32	00	
			32,080 99
Assurances des Palais de Justice et Prisons.....			15,727 55
Loyers “ “ “.....			2,426 76
Construction d'un édifice à Montréal pour bureaux des registra- teurs, etc.....			37,834 60
A reporter.....			205,599.92

ETAT des recettes et dépenses du département des Travaux publics et du Travail, depuis le 1er juillet 1906 jusqu'au 30 juin 1907.

DÉPENSES—(Suite).

	\$	cts.	\$	cts.
Reports.....			205,599.92	
Casiers en acier, ameublement, etc.....			8,000	00
Ponts en fer dans les municipalités, pour construction d'un pont à N.-D. de Lourdes.....			6,000	00
Aide à la construction et pour mobilier du Palais de Justice de Sherbrooke.....			8,759	32
Construction d'une nouvelle école d'industrie laitière, à St-Hyacinthe, mobilier, etc.....			8,000	00
Palais de Justice de Sweetsburg, construction d'une annexe et d'une voûte.....			5,000	00
Loi des établissements industriels.....			13,000	00
Conseil des Arts et Manufactures.....			15,000	00
Chemins de fer : Paiement de l'intérêt pour un an au 17 juin 1907 à 3 p.c. sur \$25,000.00 ; prix d'achat d'un clos à charbon pour le chemin de fer Q. M. O. & O.....			750	00
			<u>\$ 270,109</u>	<u>24</u>

Département des Travaux publics  
et du Travail,  
Québec, 30 juin 1907.

ARTHUR GAGNON,  
Comptable.

### III

## CHEMINS DE FER.

---

### RAPPORT DE L'INGÉNIEUR-DIRECTEUR DES CHEMINS DE FER.

---

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRAVAIL,

BUREAU DES CHEMINS DE FER.

Québec, le 30 juin 1907.

L'honorable W.-A. WEIR,

Ministre des Travaux publics et du Travail,  
Québec.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon douzième rapport en ma qualité de directeur et ingénieur des chemins de fer de la province, pour l'année écoulée depuis le 30 juin 1906 à venir au 30 juin 1907. Durant le cours de ces douze mois, la compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean a complété 1° trente milles de voie ferrée d'un embranchement à partir d'un point sur sa ligne principale, près de la rivière Jeannotte, allant dans la direction de La Tuque, sur la rivière Saint-Maurice ; un autre mille de voie ferrée pour l'embranchement à partir de la gare de Roberval jusqu'au quai du gouvernement au Lac Saint-Jean.

2°. La compagnie du chemin de fer de la Jonction de Napierville a construit et mis en exploitation 27.16 milles de voie ferrée s'étendant depuis la frontière internationale, à Rouse's Point, N. Y., jusqu'à la ligne du Pacifique Canadien à Saint-Constant, dans le comté de Laprairie.

3°. La compagnie du chemin de fer "The Saint-Maurice Valley Railway Company" a construit et ouvert au trafic régulier 20.84 milles de sa ligne

à partir d'un point de jonction au chemin de fer Canadien Pacifique, à la rue Bonaventure, dans la Cité des Trois-Rivières jusqu'à la ville de Shawinigan Falls.

4°. Il a été construit par la compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental 20 milles de voie, de Paspébiac jusqu'à Port Daniel.

5°. Il a été aussi construit par la compagnie du chemin de fer Québec Central 9 milles de voie ferrée depuis Saint-François jusqu'à Saint-Georges de Beauce.

Les compagnies de chemins de fer Québec & Lac Saint-Jean, The Saint-Maurice Valley Railway Company, Atlantique, Québec et Occidental et Québec Central ayant complété leurs travaux au désir de la loi, elles ont maintenant droit de recevoir les subventions afférentes aux sections terminées ci-dessus.

Il a été payé en argent par la province durant les derniers douze mois écoulés au 30 juin 1907, pour la construction des chemins de fer et pour le pont de Québec, en outre des subventions en terre octroyées, une somme de \$43,511.41 comme suit :

A la compagnie du Pont de Québec.....	\$30,000.00
“ “ du chemin de fer de Colonisation du Nord.....	8,000.00
“ “ du chemin de fer de Colonisation de Montfort....	5,000.00
“ “ du chemin de fer Hereford.....	511.41
	<hr/>
	\$43,511.41

Comme annexes à ce rapport vous trouverez :

1°. Dans le Tableau “A,” les balances restées disponibles dans le Département des Travaux publics et du Travail sur les sommes reçues du Département du Trésor ;

2°. Dans le Tableau “B,” (a) les subventions en argent accordées à certaines compagnies, (b) les sommes payées jusqu'au 30 juin 1907, (c) les montants à payer à cette dernière date, les subventions qui sont devenues caduques, etc. ;

3°. Dans le Tableau “C,” (a) les subventions en terres accordées à certaines compagnies de chemins de fer, (b) les sommes payées à ces compagnies jusqu'au 30 juin 1907, (c) les montants restant à payer à cette dernière date, (d) les subventions qui sont devenues caduques, etc. ;

4°. Dans le Tableau “D,” (a) les subventions en terres non convertibles



---

---

en argent accordées à certaines compagnies de chemins de fer par les actes 4 Ed, VII, ch. 2, et 6 Ed. VII, ch. 4, (b) les subventions gagnées par ces compagnies jusqu'au 30 juin 1907, (c) les subventions qui sont devenues caduques, etc. ;

5°. Dans le Tableau "E," l'énumération du nombre de milles de chemin de fer qui ont été construits et mis en exploitation ou qui sont prêts de l'être en cette province, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1907.

Humblement soumis,

LOUIS-A. VALLÉE,

Ingénieur et directeur des chemins de fer.

---

## TABLEAU "A."

Etat indiquant les balances restant disponibles dans le Département des Travaux publics et du Travail, sur les sommes reçues du Département du Trésor, pour payer les subventions en terres converties en argent, 2me 35 cents réduit à 17½ cents, suivant les dispositions de l'acte 60 Victoria, chapitre 4, section 12, et subventions en argent aux compagnies suivantes :

Noms des compagnies :

Grand Nord :

(Section de Lachute à Saint-André).....	\$ 971.41
(Section de Saint-Jérôme à Montcalm).....	3,157.23
Hereford.....	43.58
Baie des Chaleurs.....	1,409.35
Québec, Montmorency et Charlevoix.....	36.25
Total.....	\$ 5,617.82

LOUISA. VALLÉE,

Ingénieur et directeur des chemins de fer.

Département des Travaux publics et du Travail,  
Québec, 30 juin 1907.



## TABLEAU

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

## SUBVENTIONS

NOMS DES CHEMINS DE FER.	ACTES ACCORDANT LA OU LES SUBVENTIONS.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subven- tionnés.
		\$ cts.	
Arthabaska et Wolfe.....	54 Vict., ch. 88, par. h. h. ....	3,200 00	60
Baie des Chaleurs (ancienne compagnie). {	37 Vict., ch. 2, sec. 1..... }	4,000 00	180
do pour pont sur la rivière	38 Vict., ch. 2, sec. 1..... }		
Grande Cascapédiac.....	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. i. ....		
Junction de Beauharnois.....	51-52 Vict., ch. 91, sec. 3. ....	5,000 00	20
do do pont sur la rivière			
Chateauguay.....	51-52 Vict., ch. 91, sec. 3. ....		
Canada Atlantique, (ponts de Coteau Landing à la frontière).....	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. b. ....		
Cap Rouge et St. Laurent.....	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. y, et 57 Vict., ch. 5, céd. A. ....	3,200 00	9
Comté de Drummond.....	51-52 Vict., ch. 91, sec. 6, par. d. ....	4,000 00	39
do construction de ponts	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. f. ....		
Grand Oriental, de Yamaska à Doucet's Landing.....	49-50 Vict., ch. 77, sec. 5 et 57 Vict., ch. 5, céd. A. ....	4,000 00	31
Grand Oriental, pont sur la rivière Nicolet.	51-52 Vict., ch. 91, sec. 6, par. a. ....		
Grand Nord, entre Caxton et Joliette } (partie des subventions déclinées par le chemins de fer Québec, Montmorency et Charlevoix et Pontiac et Pacifique). }	58 Vict., ch. 2, secs. 1 et 4. ....		
	60 Vict., ch. 4, sec. 7. ....		
Grand Nord, pont sur la rivière Shawini- gan.....	60 Vict., ch. 4, sec. 7. ....		
do pont sur la rivière Assomp- tion.....	60 Vict., ch. 4, sec. 7. ....		
A reporter.....			339

## B

désignés ; 2, des sommes payées jusqu'au 30 juin 1907, et 3. des montants cette dernière date.

## EN ARGENT.

Total de la Subvention.	Nombre de milles actuellement construits.	Montants payés jusqu'au 30 juin 1907.	Subventions devenues ca- duques, trans- portées ou abandonnées.	Balances à être payées quand elles seront dues.	Dates fixées pour l'achèvement des travaux.
\$    cts.		\$    cts.	\$    cts.	\$    cts.	
192,000 00	.....	.....	192,000 00		
720,000 00	.....	12,840 95	707,159 05		
50,000 00	.....	50,000 00			
100,000 00	19.13	95,610 00	4,390 00		
50,000 00	.....	50,000 00			
200,000 00	.....	200,000 00			
28,800 00	.....	.....	28,800 00		
156,000 00	38.98	155,945 00	55 00		
50,000 00	.....	50,000 00			
124,000 00	12.36	62,742 00	61,258 00		
32,000 00	.....	32,000 00			
50,000 00	48.00	50,000 00			
25,000 00	.....	25,000 00			
25,000 00	.....	25,000 00			
1,802,800 00	118.47	809,137 95	993,662 05	.....	

## TABLEAU

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

## SUBVENTION

NOMS DES CHEMINS DE FER.	ACTES ACCORDANT LA OU LES SUBVENTIONS.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subven- tionnés.
		\$ cts.	
Reports.....			339
Grand Nord, (section des Basses Lauren- tides).....	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. k, et 56 Vict., ch. 3, secs. 2 et 3....	5,000 00	23
do pont sur le Saint-Maurice à Grand'Mère.....	56 Vict., ch. 3, sec. 2, et 58 Vict. ch. 2, sec. 4, ss. 3.....		
Hereford, de Cookshire à Lime Ridge.....	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. l..	3,000 00	18
International.....	37-38 Vict., ch. 2, sec. 1.....	4,000 00	80
do (partie de la subvention for- faite du chemin de fer de la Baie des Chaleurs).....	40 Vict., ch. 3, sec. 4.....	941 45	
Lachine et Hochelaga.....	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. m. et 57 Vict., ch. 5, céd. A....	3,200 00	15
Colonisation du Lac Témiscamingue.....	51-52 Vict., ch. 91, sec. 11 ; 53 Vict., ch. 101, sec. 4; 54 Vict. ch. 88, sec. 1, par. t, et 57 Vict., ch. 5, céd. A.....	5,000 00	50
Vallée du Missisquoi.....	37-38 Vict., ch. 2, secs. 1 et 4 et 45 Vict., ch. 23, sec. 1, par. g	2,500 00	56
Massawippi, de Magog à Coaticook.....	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. m.m et 57 Vict., ch. 5, céd. A....	3,200 00	25
Montreal Bridge Company, pour explora- tions.....	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. i.i. et 57 Vict., ch. 5, céd. A....		
Jonction de Montréal et Lac Champlain...	51-52 Vict., ch. 91, sec. 2.....		
Montréal et Lac Maskinnogé.....	49-50 Vict., ch. 77, sec. 7 et 51- 52 Vict., ch. 91, sec. 3, par. b	5,000 00	13
A reporter .....			619

## B.—Suite.

désignés ; 2. des sommes payées jusqu'au 30 juin 1907, et 3. des montants cette dernière date.

## EN ARGENT.

Total de la Subvention.	Nombre de milles actuellement construits.	Montants payés jusqu'au 30 juin 1907.	Subventions devenues ca- duques, trans- portées ou abandonnées.	Balances à être payées quand elles seront dues.	Dates fixées pour l'achèvement des travaux.
\$    cts.		\$    cts.	\$    cts.	\$    cts.	
1,802,800 00	118.47	809,137 95	993,662 05		
115,000 00	20	115,000 00			
50,000 00	.....	50,000 00			
54,000 00	18	54,000 00			
320,000 00	80	395,315 80			
75,315 80					
48,000 00	.....	.....	48,000 00		
250,000 00	45.88	232,266 82	17,733 18		
140,000 00	10.10	43,842 50	96,157 50		
80,000 00	.....	.....	80,000 00		
10,000 00	.....	2,449 96	7,550 04		
150,000 00	.....	150,000 00			
65,000 00	13	65,000 00			
3,160,115 80	305.45	1,917,013 03	1,243,102 77		

## TABLEAU

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

SUBVENTION			
NOMS DES CHEMINS DE FER.	ACTES ACCORDANT LA OU LES SUBVENTIONS.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subven- tionnés.
		\$    cts.	
Reports.....			619
Montréal et Laurentides.....	37-38 Vict., ch. 2, et 40 Vict., ch. 3.....	4,000 00	15
do        do        aux municipalités de St-Lin et Ste- Anne des Plaines..	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. o.o.		
Montréal et Ottawa, pont sur la rivière "La Graisse".....	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. w. et 57 Vict., ch. 5, céd. A....		
Montréal, Portland et Boston.....	37 Vict., ch. 2, sec. 1; 39 Vict., ch. 3; 40 Vict., ch. 3, sec. 3, et 46 Vict., ch. 85.....	4,000 00	58
Montréal et Sorel.....	51-52 Vict., ch. 91, sec. 6, pars. A. et B.....	2,500 00	45
do        do .....	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. b.b., et 57 Vict., ch. 5, céd. A....		
do        do        pont sur la rivière Riche- lieu.....	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. a.a., et 57 Vict., ch. 5, céd. A....		
Montréal et Occidental.....	49-50 Vict., ch. 77, sec. 4; 51-52 Vict., ch. 91, sec. 5 et 54 Vict., ch. 88, sec. 3.....	5,000 00	70
Montagne d'Orford.....	37-38 Vict., ch. 2, secs. 1 et 4; 52 Vict., ch. 86, sec. 3; 54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. c. c. et 2 Ed. VII, ch. 2, sec. 2; 62 Vict., ch. 4, sec. 4; 4 Ed. VII, ch. 2, sec. 9; 6 Ed. VII, ch. 4, sec. 1, par. u.....	4,000 00	38.50
A reporter.....			845 50



## B.—Suite.

désignés ; 2. des sommes payées jusqu'au 30 juin 1907, et 3. des montants cette dernière date,

## EN ARGENT.

Total de la Subvention.	Nombre de milles actuellement construits.	Montants payés jusqu'au 30 juin 1907.	Subventions devenues ca- duques, trans- portées ou abandonnées.	Balances à être payées quand elles seront dues.	Dates fixées pour l'achèvement des travaux.
\$    cts.		\$    cts.	\$    cts.	\$    cts.	
3,160,115 80	305.45	1,917,013 03	1,243,102 77		
60,000 00	15	60,000 00			
30,000 00	.....	30,000 00			
37,500 00	.....	24,710 00	12,790 00		
232,000 00	57.76	231,122 00	878 00		
112,500 00	45	112,500 00			
150,000 00	.....	114,145 00	35,855 00		
50,000 00	.....	.....	50,000 00		
350,000 00	70	350,000 00			
153,907 50	36.383	147,532 00	.....	6,375 50	31 Décembre 1906.
4,336,023 30	529 593	2,987,022 03	1,342,625 77	6,375 50	

## TABLEAU

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

SUBVENTIONS			
NOMS DES CHEMINS DE FER	ACTES ACCORDANT LA OU LES SUBVENTIONS.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subven- tionnés.
		\$ cts.	
Reports.....			845.50
Vallée d'Ottawa et de la Gatineau.....	51-52 Vict., ch. 91, sec. 7, et 54 Vict., ch. 88, sec. 2.....	5,161 00	62
do (partie des subventions déclinées par le Q. M. et C. et jonction de Pontiac au Pacifique).....	58 Vict., ch. 2, sec. 1; 63 Vict., ch. 2, sec. 4, et 2 Ed. VII, ch. 2, sec. 1.....		
Jonction des Carrières de Phillipsburg, (subvention caduque du St-Laurent et Lac Champlain).....	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. j. j.	4,000 00	6.75
Jonction Pontiac au Pacifique.....	44-45 Vict., ch. 2; 51-52 Vict., ch. 91; 57 Vict., ch. 5, et 58 Vict., ch. 2.....	6,000 00	95
Jonction de Pontiac au Pacifique, (pour construction de pont).....	38 Vict., ch. 2, sec. 7.....		
do (partie de subvention déclinée sur les derniers 24 milles).....	58 Vict., ch. 2, sec. 1, et 63 Vict., ch. 2, sec. 5.....		
Québec et Boston Air Line.....	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. x, et 57 Vict., ch. 5, céd. A....	3,000 00	100
Québec Central.....	37-38 Vict., ch. 2, sec. 1.....	4,000 00	100
do (partie de subvention ca- duque du chemin de fer de la Baie des Chaleurs).....	40 Vict., ch. 3, sec. 4.....	739 22	
A reporter.....			1,209.25

## B.—Suite.

désignés ; 2. des sommes payées jusqu'au 30 juin 1907, et 3. des montants cette dernière date.

## EN ARGENT.

Total de la Subvention.	Nombre de milles actuellement construits.	Montants payés jusqu'au 30 Juin 1907.	Subventions devenues ca- duques, trans- portées ou abandonnées.	Balances à être payées quand elles seront dues.	Dates fixées pour l'achèvement des travaux.
\$    cts.		\$    cts.	\$    cts.	\$    cts.	
1,336,023 30	529.593	2,987,022 03	1,342,625.77	6,375 50	
319,982 00	62.00	319,982 00			
115,320 00	1.00	115,320 00	.....	.....	31 Décembre 1903.
25,720 00	6.87	25,720 00			
570,000 00	71	426,000 00	144,000 00		
30,000 00	.....	.....	30,000 00		
110,000 00	8.50	110,000 00			
300,000 00	.....	7,500 00	292,500 00		
400,000 00	99.964	473,750 79	143 96		
73,894 75					
6,280,940 05	778.927	4,465,294 82	1,809,269 73	6,375 50	

## TABLEAU

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

SUBVENTIONS			
NOMS DES CHEMINS DE FER.	ACTES ACCORDANT LA OU LES SUBVENTIONS.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subven- tionnés.
		\$ cts.	
Reports.....			1,209 25
Quebec Central (Lévis et Kennébec).....	37-38 Vict., ch. 3, sec. 1 ; 40 Vict., ch. 3, secs. 1 et 4 ; 41 Vict., ch. 2, sec. 1, et 54 Vict. ch. 88, sec. 4.....	4,000 00	90
do (partie de la subvention ca- duque du chemin de fer de la Baie des Chaleurs).....	40 Vict., ch. 8, sec. 4.....	710 53	
do (Jonction de Tring au Lac Mégantic).....	52 Vict., ch. 86, sec. 1, et 53 Vict., ch. 101, sec. 8.....	2,250 00	52
do (partie de la subvention ca- duque du Lévis et Kenné- bec).....	54 Vict., ch. 89, sec. 4.....		
Québec Frontière, (exploration).....	37-38 Vict., ch. 2.....	2,500 00	
Québec et Lac St-Jean.....	37-38 Vict., ch. 2, sec. 1, et 45 Vict., ch. 23, sec. 1.....	5,000 00	170
do do .....	O. C. No. 293 de 22 Avril 1897.		
do do (Pointe-aux-Trembles à Métabetchouan)....	51-52 Vict., ch. 91, sec. 1, par.a, et 55-56 Vict., ch. 66.....	5,000 00	14
do do (Jeune Lorette à Québec).....	51-52 Vict., ch. 91, sec. 1, par.c.	5,000 00	12
do do (Métabetchouan à la Baie des Ha! Ha!)..	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. p., et 55-56 Vict., ch. 66.....	5,000 00	66
do do .....	55-56 Vict., ch. 66.....		
do do .....	57 Vict., ch. 5, sec. 5.....		
A reporter.....			1,613 25

## B.—Suite.

désignés ; 2. des sommes payées jusqu'au 30 juin 1907, et 3. des montants cette dernière date.

## EN ARGENT.

Total de la Subvention.	Nombre de milles actuellement construits.	Montants payés jusqu'au 30 Juin 1907.	Subventions devenues ca- duques, trans- portées ou abandonnées.	Balances à être payées quand elles seront dues.	Dates fixées pour l'achèvement des travaux.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
6,280,940 05	778.927	4,465,294 82	1,809,269 73	6,375 50	
360,000 00	60.86	321,660 00	102,287 35		
63,947 35					
117,000 00					
102,287 35	40	219,287 35			
6,027 00					
850,000 00	170	850,000 00			
148,171 20		148,171 20			
70,000 00	7.71	38,550 00	31,450 00		
60,000 00	12	60,000 00			
330,000 00	46.347	456,408 43	5,041 57		
31,450 00					
100,000 00					
8,519,822 95	1,115.844	6,565,398 80	1,948,048 65	6,375 50	

## TABLEAU

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

## SUBVENTIONS

NOMS DES CHEMINS DE FER.	ACTES ACCORDANT LA OU LES SUBVENTIONS.	Quantum	Total du nombre de milles subven- tionnés.
		par mille.	
		\$ cts.	
Reports.....			1,613 25
Québec et Lac St Jean (construction de ponts sur les rivières Métabetchouan, Kouspi- ganiche et Belle-Rivière).....	54 Vict., ch. 88, sec. I, par. q..		
Québec, Montmorency et Charlevoix, (Qué- bec à Cap Tourmente)	51-52 Vict., ch. 91, sec. 6. ....	4,000 00	30
do do (partie de subvention déclinée, entre le Cap Tourmente et Murray Bay).....	58 Vict., ch. 2, sec. 1.....		
Québec, Montmorency & Charlevoix, (Cap Tourmente à Murray Bay).....	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. k.k; 57 Vict., ch. 5, céd. A, et 58 Vict., ch. 2, sec. 1.....	4,000 00	60
do do (pour la construction d'un pont sur la ri- vière St-Charles, et d'une gare, etc.).....	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. s..		
Sud-Est (primitif).....	37 Vict., ch. 2, sec. 1.....	1,000 00	43
do (de Sorel à la Jonction de Sutton).....	37 Vict., ch. 2, sec. 1, et 39 Vict., ch. 3, sec. 5.....	3,932 30	96
do do (partie de subven- tion devenue ca- duque du chemin de la Baie des Chaleurs).....	40 Vict., ch. 3, sec. 4.....	592 10	
A reporter.....			1,842 25

## B—Suite.

désignés ; 2. des sommes payées jusqu'au 30 juin 1907, et 3. des montants cette dernière date.

EN ARGENT.

Total de la Subvention.	Nombre de milles actuellement construits.	Montants payés jusqu'au 30 Juin 1907.	Subventions devenues ca- duques, trans- portées ou abandonnées.	Balances à être payées quand elles seront dues.	Dates fixées pour l'achèvement des travaux.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
8,519,822 95	1,115.844	6,565,398 80	1,948,048 65	6,375 50	
150,000 00	.....	150,000 00			
120,000 00	30				
100,000 00		220,000 00			
240,000 00	.....	.....	240,000 00		
30,000 00	.....	30,000 00			
43,000 00	43	43,000 00			
377,500 00	96				
		434,342 10			
56,842 10					
9,637,115 05	1,284.844	7,442,710 90	2,188,048 65	6,375 50	

## TABLEAU

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

## SUBVENTIONS

NOMS DES CHEMINS DE FER.	ACTES ACCORDANT LA OU LES SUBVENTIONS.	Quantum par mille.	Total du nombre de milles subven- tionnés.
		\$ cts.	
Reports.....			1,842 25
Sud-Est (primitif) Embranch. de l'Avenir (abandonné).....	32 Vict., ch. 52.....	1,710 00	11.50
De la rive sud (partie de subvention décli- née par les compagnies de Q. M. & C. et P. & P.).....	58 Vict., ch. 2, sec. 5.....		
Embranchement St-Jérôme du chemin de colonisation de Montréal, au-delà de St- Jérôme.....	37-38 Vict., ch. 2, sec. 1.....	4,000 00	18
St-Laurent et Adirondack.....	54 Vict., ch. 88, sec. 1, par. "a," et 57 Vict., ch. 5, céd. A....	3,200 00	22
St-Laurent et Lac Champlain.....	37-38 Vict., ch. 2, sec. 1, et 49- 50 Vict., ch. 77, sec. 5.....	4,000 00	69
Waterloo et Magog.....	37-38 Vict., ch. 2, sec. 1, et 40 Vict., ch. 3.....	4,000 00	43
Compagnie du Pont de Québec.....	63 Vict., ch. 2, sec. 1.....		
Chemin de fer depuis Labelle au Lac Nominigüe.....	63 Vict., ch. 2, sec. 3; 2 Edouard VII, ch. 2, sec. 3.....		
Chemin de fer de la Rive Sud.....	63 Vict., ch. 2, sec. 2.....		
Chemin de fer de Colonisation de Montfort.	60 Vict., ch. 4, sec. 3.....		
A reporter.....			2,005 75



## B.—Suite.

désignés ; 2. des sommes payées jusqu'au 30 juin 1907, et 3. des montants cette dernière date.

## EN ARGENT.

Total de la Subvention.	Nombre de milles actuellement construits.	Montants payés jusqu'au 30 Juin 1907.	Subventions devenues ca- duques, trans- portées ou abandonnées.	Balances à être payées quand elles seront dues.	Dates fixées pour l'achèvement des travaux.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
9,637,165 05	1,284.844	7,442,740 90	2,188,048 65	6,475 50	
19,665 00	11.50	19,665 00			
50,000 00	.....	50,000 00			
72,000 00	.....	3,150 00	68,850 00		
70,400 00	20.38	65,216 00	5,184 00		
276,000 00	62.57	250,280 00	25,720 00		
172,000 00	43	172,000 00			
250,000 00	.....	210,000 00	.....	40,000 00	
96,000 00	.....	32,000 00	.....	64,000 00	à être pris sur les sommes votées pour la coloni- sation.
89,000 00	.....	4,450 00	.....	84,550 00	à être pris sur les sommes votées pour l'agricul- ture.
60,000 00	12.00	50,000 00	.....	10,000 00	à être pris la moitié sur les sommes votées pour la colonisation et l'autre moitié sur les sommes votées pour l'agriculture.
10,792,230 05	1,434.294	8,299,501 90	2,287,802 65	204,925 50	

## TABLEAU

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

## SUBVENTIONS

NOMS DES CHEMINS DE FER.	ACTES ACCORDANT LA OU LES SUBVENTIONS.	Quantum	Total du nombre de milles subven- tionnés.
		par mille.	
		\$ cts.	
Reports.....			2,005 75
Chemin de fer de Colonisation de Montfort. . . . .			
Chemin de fer le Grand Nord.....	4 Ed. VII, ch. 2, par. n.....		
TOTAUX.....			2,005 75

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRAVAIL,

BUREAU DES CHEMINS DE FER,

Québec, 30 juin 1907.

## B.—Suite.

designés ; 2. des sommes payées jusqu'au 30 juin 1907, et 3. des montants cette dernière date.

## EN ARGENT.

Total de la Subvention.	Nombre de milles actuellement construits.	Montants payés jusqu'au 30 Juin 1907.	Subventions devenues ca- duques, trans- portées ou abandonnées.	Balances à être payées quand elles seront dues.	Dates fixées pour l'achèvement des travaux.
\$ cts.		\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.	
10,792,230 05	1,434.294	8,299,501 90	2,287,802 65	204,925 50	
.....	.....	5,000 00	(pour explora- tion).		
6,000 00	.....	6,000 00			
10,798,230 05	1,434.294	8,310,501 90	2,287,802 65	204,925 50	

LOUIS-A. VALLÉE,

*Ingénieur et directeur des chemins de fer.*

TABLEAU C.

ETAT—1° des subventions accordées à certaines compagnies de chemins de fer ; 2° des sommes payées à ces compagnies jusqu'au 30 juin 1907 ; 3° des montants restant à payer à cette date ; 4° des subventions qui sont devenues caduques, etc.

## SUBVENTIONS EN TERRES.

NOMS DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.	ACTES ACCORDANT LA OU LES SUBVENTIONS	Nombre de milles donnant droit à une subvention.	Nombre d'acres par mille.	Subventions totales en acres de terre.	Date de la conversion en argent à 70 cts l'acre.	Montant des 1ers 35 cts par acre.	Montant des 2ièmes 35 cts par acre réduits à 17½ cts. par l'acte 60 Vict., chap. 4, sec. 12.	Nombre de milles actuellement construits.	Montants payés sur les 1ers 35 cts. jusqu'au 30 juin 1907.	Montants payés sur les 2ièmes 35 cts. réduits à 17½ cts. jusqu'au 30 juin 1907.	Total des montants payés jusqu'au 30 juin 1907.	Balances à payer quand elles seront dues sur les 1ers 35 cts.	Balances à payer quand elles seront dues sur les 2ièmes 35 cts réduits à 17½ cts.	Subventions qui sont devenues caduques par laps de temps ou par nombre de milles en moins, etc.		Dates fixées pour l'achèvement des travaux.
														1ers 35 cts.	2ièmes 35 cts réduits à 17½ cts.	
Baie des Chaleurs.....	45 Vict., chap. 23, sec. 1, par. b..... 51-52 Vict., ch. 91, sec. 12 et 3 Edouard VII, chap. 3, sec. 1.....	180	10,000	1,800,000	14 août '86	630,000 00	315,000 00	100.	630,000 00	49,530 49	679,530 49		265,469 51			31 dec. 1893
do do .....	54 Vict., chap. 88, sec. 1, par. j.....		10,000	800,000	23 avril '91	280,000 00	140,000 00		280,000 00	35,999 12	315,999 12		104,000 88			do
Jonction de Beauharnois.....	51-52 Vict., chap. 91, sec. 3.....	20	5,000	100,000	19 jan. '89	35,000 00	17,500 00	19.13	33,464 00	16,731 25	50,195 25			1,536 50	768 25	
Comté de Drummond.....	54 Vict., chap. 88, sec. 1, par. d.....	27	10,000	270,000	16 jan. '91	94,500 00	47,250 00	27.	94,500 00	47,250 00	141,750 00					
do do .....	54 Victoria, chap. 88, sec. 1, par. e ; et 57 Vict., chap. 5, Céd. A.....	23	10,000	230,000		80,500 00	40,250 00							80,500 00	40,250 00	
Vallée Est du Richelieu.....	54 Vict., chap. 88, section 1, par. ee ; et 57 Vict., chap. 5, Céd. A.....	25	10,000	250,000	8 juillet '92 19 juin '88	87,500 00	43,750 00	22.16	77,560 00	38,780 00	116,340 00			9,940 00	4,970 00	
Grand Nord.....	54 Vict., chap. 88, sec. 1, par. g. ss. 1 ; et 56 Vict., chap. 3, ss. 2 et 3.....	33	10,000	330,000	9 fév. '91	115,500 00	57,750 00	33.	115,500 00	57,750 00	173,250 00					31 déc. 1900
Grand Nord (Section des Basses Laurentides).....	54 Vict., chap. 88, section 1, par. k ; et 56 Vict. chap. 3, secs. 2 et 3.....	23	5,000	115,000	16 juillet '88 août 1893	40,250 00	20,125 00	20.	40,250 00	20,125 00	60,375 00					do
Pont sur le St-Maurice.....	56 Vict., chap. 3, sec. 2 ; et 58 Vict., chap. 2, sec. 4, ss. 3.....			50,000		17,500 00	8,750 00		17,500 00	8,750 00	26,250 00					
Grand Nord (de St-André à Lachute).....	54 Vict., chap. 88, sec. 1, par. g. ss. 2 ; et 57 Vict., chap. 5, Céd. A.....	7	10,000	70,000	9 fév. '91	24,500 00	12,250 00	6.74	23,590 00	11,795 00	35,385 00			910 00	455 00	
Hereford.....	45 Vict., chap. 23, sec. 1 ; et 51-52 Vict. chap. 91, secs. 9 et 10.....	35	4,000	140,000	2 août '88	49,000 00	24,500 00	35.	49,000 00	24,500 00	73,500 00					
Joliette et St-Jean de Matha.....	54 Vict., chap. 88, sec. 1, par. n ; et 57 Vict., chap. 5, Céd. A.....	8	10,000	80,000	27 juin '91	28,000 00	14,000 00		600 00		600 00			27,400 00	14,000 00	
L'Assomption.....	49-50 Vict., chap. 77, sec. 9.....	3½	3,000	10,500	7 jan. '87	3,675 00	1,837 50	3½	3,675 00	1,837 50	5,512 50					
Lac St-François et Navigation.....	54 Vict., chap. 88, sec. 1, par. u ; et 57 Vict., chap. 5, Céd. A.....	20	10,000	200,000	8 juillet '92	70,000 00	35,000 00		1,443 75		1,443 75			68,556 25	35,000 00	
Colonisation du Lac Témiscamisque.....	54 Vict., chap. 88, sec. 1, par. t ; et 57 Vict., chap. 5, Céd. A.....	50	5,000	250,000	5 sept. '93	87,500 00	43,750 00	44.88	78,548 00	39,270 00	117,810 00			8,960 00	4,480 00	
Lotbinière et Mégantic.....	54 Vict., chap. 88, sec. 1, par. d. d.....	25	10,000	250,000	5 fév. '92	87,500 00	43,750 00	25.	87,350 83	43,750 00	131,100 83	149 17				
Basses Laurentides.....	45 Vict., chap. 23, sec. 1 ; et 53 Vict., chap. 101, sec. 5.....	38.84	12,358½	480,000	12 oct. '86	168,000 00	84,000 00	38.84	168,000 00	84,000 00	252,000 00					
Matane.....	54 Vict., chap. 88, sec. 1, par. v ; et 57 Vict., chap. 5, Céd. A.....	30	10,000	300,000		105,000 00	52,500 00							105,000 00	52,500 00	
Colonisation de Montfort.....	54 Vict., chap. 88, sec. 1, par g. g.....	21	10,000	210,000	6 juillet '91	73,500 00	36,750 00	21.	73,500 00	36,395 80	109,895 80		354 20			
Montréal et Lac Maskinongé.....	49-50 Vict., chap. 77, sec. 7 ; et 51-52 Vict., chap. 91, sec. 3, par. b.....	13	5,000	65,000	16 juillet '88	22,000 00	11,375 00	13.	22,750 00	11,375 00	34,125 00					
Montréal et Ottawa.....	51-52 Vict., chap. 91, sec. 9 ; et 53 Vict., chap. 101, sec. 6.....	30	10,000	300,000	29 jan. '89	105,000 00	52,500 00	23.5	105,000 00	52,500 00	157,500 00					
Montréal et Occidental.....	49-50 Vict., chap. 77, sec. 4 ; et 51-52 Vict., chap. 91, sec. 5.....	70	5,000	350,000	28 mai '92	122,500 00	61,250 00	70.	122,500 00	61,250 00	183,750 00					
Jonction et Napierville.....	54 Vict., chap. 88, sec. 1, par. o ; et 57 Vic., chap. 5, Céd. A.....	15	10,000	150,000		52,500 00	26,250 00							52,500 00	26,250 00	
Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	45 Vict., chap. 23, sec. 1 ; et 56 Vict., chap. 3, sec. 4.....	52	4,000	208,000	10 juillet '93	72,800 00	36,400 00		72,800 00	36,400 00	109,200 00					
do do do .....	45 Vic., chap. 23, sec. 1 ; 54 Vict., ch. 88, sec. 2 ; et 2 Ed. VII, ch. 2, sec. 1.....	75	6,000	450,000	31 déc. '91 5 sept. '93	157,500 00	78,750 00	62.0	157,500 00	78,750 00	236,250 00					31 déc. 1903
Embranchement du Portage du Fort et de Bristol.....	54 Vict., chap. 88, sec. 1, par. f. f. ; et 57 Vict. chap. 5, Céd. A.....	15	10,000	150,000	8 juillet '92	52,500 00	26,250 00							52,500 00	26,250 00	
Pontiac et Renfrew.....	54 Vict., chap. 88, sec. 1, par l. l.....	5	10,000	50,000	3 fév. '91	17,500 00	8,750 00	5.	17,500 00	8,750 00	26,250 00					
Québec Central, Jonction de Tring au Lac Mégantic.....	52 Vict., ch. 86, sec. 1 ; 53 Vic., ch. 101, sec. 9 ; et 54 Vict., chap. 88, sec. 4.....	52	2,250	117,000	5 sept. '93	40,950 00	20,475 00	59.36	40,950 00	20,475 00	61,425 00					
Québec et Lac St-Jean.....	37-38 Vict., chap. 2, sec. 1 ; et 45 Vict., chap. 23, sec. 1.....	170	5,000	850,000	14 août '86	297,500 00	148,750 00	170.	297,500 00	148,750 00	446,250 00					
Québec et Lac St-Jean, de Pointe-aux-Trembles à Roberval.....	51-52 Vict., chap. 91, sec. 1.....	14	10,000	140,000	3 sept. '88	49,000 00	24,500 00	13.86	48,510 00	24,255 00	72,765 00			490 00	245 00	
do do do à Métabetchouan.....	51-52 Vict., chap. 91, sec. 1 ; et 55-56 Vict., chap. 66.....	14	5,000	70,000	3 sept. '88	24,500 00	12,250 00	7.71	13,492 50	6,746 25	20,238 75			11,007 50	5,503 75	
do do de Métabetchouan à Baie des Ha ! Ha !.....	54 Vict., chap. 88, sec. 1, par p ; et 55-56 Vict., chap. 66.....	66	5,000	330,000	13 mai '92	115,500 00	57,750 00	46.347	124,742 95	52,746 40	177,489 35		9,625 00	1,764 55	882 35	
do do do do do .....	55-56 Vict., chap. 66.....			31,450		11,007 50	5,503 75									
do do Embran. entre Rivière à Pierre et la Tuque.....	54 Vict., chap. 88, sec. 1, par. r ; et 57 Vict., chap. 5, sec. 5 et Céd. A.....	45	10,000	450,000	8 avril '91	157,500 00	78,750 00							157,500 00	78,750 00	
Québec, Montmorency et Charlevoix.....	45 Vict., chap. 23 ; 57 Vict., chap. 5 ; et 58 Vict., chap. 2.....	90	4,000	360,000	11 août '87	126,000 00	63,000 00	30.	42,000 00	21,000 00	63,000 00			84,000 00	42,000 00	
Québec Oriental.....	54 Vict., chap. 88, sec. 1, par. n. n. ; et 57 Vict., chap. 5, Céd. A.....	100	10,000	1,000,000		350,000 00	175,000 00							350,000 00	175,000 00	
St-Chrysostôme.....	54 Vict., chap. 88, sec. 1, par. z ; et 57 Vict., chap. 5, Céd. A.....	30	10,000	300,000		105,000 00	52,500 00							105,000 00	52,500 00	
St-Jacques d'Achigan.....	49-50 Vict., chap. 77, sec. 8.....	7	4,000	28,000		9,800 00	4,900 00							9,800 00	4,900 00	
Trois-Rivières et Nord-Ouest.....	51-52 Vict., chap. 91, sec. 1 ; et 57 Vict., chap. 5, Céd. A.....	70	10,000	700,000	4 août '88	245,000 00	122,500 00		4,950 00		4,950 00			240,050 00	122,500 00	
Témiscouata.....	45 Vict., chap. 23, sec. 1 ; et 51-52 Vict., chap. 91, sec. 8.....	69	10,000	690,000	13 oct. '86 4 août '88	241,500 00	120,750 00	69.	241,500 00	128,750 00	362,250 00					
Comtés-Unis.....	51-52 Vict., chap. 91, sec. 6 ; et 54 Vict., chap. 88, sec. 1, par c.....	60	10,000	600,000	10 juin '89 24 jan. '91	210,000 00	105,000 00	59.84	207,565 00	103,782 18	311,347 18	1,875 00	937 82	560 00	280 00	
Total.....		1,631.34		13,324,950		4,663,732 50	2,331,886 25	1025.867	3,293,734 03	1,263,993 99	4,557,728 02	2,024 17	380,387 41	1,367,974 80	687,484 35	

TABLEAU "D."

ETAT :—1° des subventions en terres non convertibles en argent accordées aux chemins de fer ci-après désignés, par les actes 4 Edouard VII. chap. 2, sect. 1, et 6 Edouard VII, chap. 4, sect. 1.—2° des subventions gagnées par ces compagnies et 3° des subventions qui sont devenues caduques par laps de temps au 30 juin 1907.

NOMS DES CHEMINS DE FER	Nombre de milles donnant droit à une subvention.	Nombre d'acres par mille.	Contenance totale en acres.	Nombre de milles construits.	Montant des sub- ventions gagnées en acres.	Subventions qui sont devenues ca- duques par laps de temps.
Atlantique, Québec et Occidental : (d'un point à ou près du Basin de Gaspé, allant dans la direction de Causapscal sur les chemins de fer Intercolonial, en passant à l'intérieur de la péninsule de Gaspé.).....	50	4,000	200,000			
Atlantique, Québec et Occidental : (de Paspébiac à Gaspé,).....	100	4,000	400,000	20	80,000	
Colonisation du Nord : (de Nomingue jusqu'au Rapide de l'Original.)	32	3,000	96,000			
Grand Nord du Canada : (d'un point à ou près de la Cité de Québec jusqu'à un point de jonction sur le chemin de fer du Grand Nord à ou près de la Jonction Garneau ou de Grand' Mère.).....	85	2,000	170,000			
Grand Nord du Canada : [depuis St. Sauveur jusqu'à St. Jérôme, dans le comté de Terrebonne.].....	18	2,000	36,000			
Interprovincial et Baie James : [à partir du terminus actuel du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Gordon Creek, jusqu'à Ville-Marie.]	50	4,000	200,000			
Lotbinière et Mégantic : [depuis la station de Lyster, dans le canton Nelson, comté Mégantic, allant dans la direction de Lime-Ridge, comté de Wolfe.].....	60	2,000	120,000			
Montagne d'Orford : [depuis Eastman dans le canton de Stukely, comté de Shefford, jusqu'au Lac Bonallie, dans le canton d'Orford, comté de Sherbrooke.].....	5	2,000	10,000			
Montagne d'Orford : [depuis Eastman jusqu'à la ligne de séparation entre le canton de Bolton, partie est, et le canton de Potton].....	12	1,500	18,000	12	18,000	
Matane et Gaspé : [depuis un point à ou près St-Octave de Métis, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Matane.].....	30	4,000	120,000			
Pontiac et Interprovincial : [de la Station de Waltham jusqu'à Ferguson's Point, dans le comté de Pontiac.].....	20	4,000	0,000			
Québec Central ; [depuis St-François jusqu'à St-Georges de Beauce].....	9	4,000	36,000	9	36,000	
Québec et Lac St-Jean : [à partir d'un point sur le chemin de fer de Québec et Lac St-Jean, près de la rivière Jeannotte, jusqu'à La Tuque, sur la rivière St-Maurice.].....	38	4,000	152,000	30	122,608	
Québec et Lac St-Jean : [à partir du 38ème mille, jusqu'à La Tuque, sur la rivière St-Maurice.].....	2	3,000	6,000			
Québec et Lac St-Jean : [allant de Roberval jusqu'au quai du Gouver- nement.].....	1	4,000	4,000	1	4,000	
Québec et Lac St-Jean : [de Valcartier à St-Catherine.].....	3.8	3,000	11,400			
A Reporter.....	515.8		1,669,400	60	260,608	

TABLEAU "D."—*Suite.*

ETAT :—1° des subventions en terres non convertibles en argent accordées aux chemins de fer ci-après désignés, par les actes 4 Edouard VII, chap. 2, sect. 1, et 6 Edouard VII, chap. 4, sect. 1.—2° des subventions gagnées par ces compagnies et 3° des subventions qui sont devenues caduques par laps de temps au 30 juin 1907.

NOMS DES CHEMINS DE FER	Nombre de milles donnant droit à une subvention.	Nombre d'acres par mille.	Contenance totale en acres.	Nombre de milles construits.	Montant des subventions gagnées en acres.	Subventions qui sont devenues caduques par laps de temps.
Reports.....	515.8	.....	1,659,400	60	266,608	
Québec et Lac St-Jean : de la station de Valcartier, allant dans la direction du canton de Gosford,.....	4.5	3,060	10,560			
Québec et Lac St-Jean : [prolongement de l'embranchement de Valcartier jusqu'au canton de Gosford, y compris un embranchement de 3½ milles à un point sur la rivière aux Pins, dans la Paroisse de St-Gabriel Ouest.].....	12	3,000	36,000			
Rivière des Sauvages : [d'un point situé à ou près de l'extrémité nord du Lac Mégantic et vers le sud, le long du dit lac, jusqu'à la frontière internationale.].....	19	4,000	76,000			76,000
The Joliette & Lake Manuan Colonization Railway Company : [de Joliette, allant dans la direction du Lac Manuan.].....	60	4,600	240,000			
The St. Maurice Valley Railway Company : [d'un endroit dans la cité des Trois-Rivières jusqu'à un endroit situé en ou près de la ville de Grand' Mère, et, de là, dans une direction nord et nord-ouest jusqu'à un point de jonction sur le National Transcontinental].....	30	2,000	60,000			
A une compagnie de chemin de fer pour l'aider à continuer une voie ferrée à partir d'un point dans le village de Hébertville, comté du Lac St-Jean, dans la direction de St-Joseph d'Alma.....	10	4,000	40,000			
A une compagnie de chemin de fer pour l'aider à construire une voie ferrée de Roberval allant à l'ouest dans la direction de la Baie James.....	30	4,000	120,000			
A une compagnie de chemin de fer pour l'aider à construire une voie ferrée allant de Jonquières dans la direction de la Baie des Ha! Ha!	20	4,000	80,000			
TOTAUX.....	701.3	.....	1,961,900	60	266,608	76,000

Département des Travaux  
Publiques et du Travail.  
Québec, 30 juin 1907.

LOUIS-A. VALLÉE,  
*Ingénieur et directeur des chemins de fer.*



## TABLEAU "E."

TABLEAU indiquant la longueur des chemins de fer construits ou en exploitation, ou près à être livrés à l'exploitation, dans la province de Québec, le 30 juin 1907.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

	Milles.
De la rivière Restigouche—(frontière du Nouveau-Brunswick) jusqu'à la jonction de la "Chaudière".....	300.07
Embranchement de la Rivière-du-Loup.....	4.00
“ de la Chaudière.....	16.38
“ de Rimouski.....	2.00
“ de la Rivière Ouelle.....	6.30
	<hr/> 328.75

## CHEMIN DE FER "LE QUÉBEC CENTRAL."

De la jonction, à Harlaka, avec l'Intercolonial, jusqu'à Sher- brooke.....	138.00
De la jonction de Beauce jusqu'à St-George.....	24.15
Embranchement de Tring .....	59.36
	<hr/> 221.51

## CHEMIN DE FER INTERNATIONAL.

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

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

## CHEMIN DE FER "LE GRAND-TRONC."

De la frontière de New-Hampshire jusqu'à Montréal.....	131.00
De Lévis à Richmond.....	96.50
Embranchement d'Arthabaska jusqu'à "Doucet's Landing".	34.71
De la jonction à St-Lambert jusqu'à "Rouse's Point.".....	43.68
Embranchement de Ste-Martine :—de St-Isidore à Hem- mingford.....	24.15
De Brosseau à Dundee.....	62.20
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/> 450.74

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

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

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

	Milles.
De la frontière du Vermont à Farnham-Ouest.....	44.00
Chemin de fer de Richelieu, Drummond et Arthabaska :—	
de la jonction de Sutton à Sorel.....	96.00
Embranchement de St-Césaire.....	8.00
Chemin de fer de jonction du St-Laurent et du Lac Cham- plain :—de Standbridge à St-Guillaume.....	61.00
Embranchement de l'Avenir.....	11.50
	<hr/> 220.50

## CHEMIN DE FER LE "CANADA-ATLANTIQUE."

De la frontière d'Ontario à la jonction de Lacolle..... 53.00

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

Depuis la jonction avec le chemin de fer canadien du Paci- fique, à 4 milles de Québec, à l'Ancienne-Lorette, jusqu'à la jonction de Chambord.....	172.84
Depuis la jonction de Chambord jusqu'à Roberval.....	13.86
"          "          "          "          Chicoutimi.....	51.22
Section terminale entre St-Ambroise et la Jeune-Lorette et la nouvelle station sur la propriété "Drum," au " Palais," à Québec.....	12.00
Embranchement, La Tuque.....	30.00
"          Roberval jusqu'au quai du Gouvernement.	1.00
	<hr/> 280.92

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

(Exploité par le Pacifique Canadien.)

Depuis la jonction avec le chemin de fer canadien du Paci-  
  fique, près de St-Félix-de-Valois, jusqu'à St-Gabriel-de-  
  Brandon..... 13.00

## CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

(Maintenant partie de l'Intercolonial.)

De la jonction avec le Grand-Tronc, à Ste-Rosalie, jusqu'à la jonction de la Chaudière.....	115.98
Depuis St-Léonard jusqu'à Nicolet.....	14.68
	<hr/> 130.66



## CHEMIN DE FER DE L'ASSOMPTION.

(Exploité par le Canadian Northern.)

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

## RESEAU DU VERMONT CENTRAL.

Chemin de fer du Vermont Central —de St-Jean à la frontière du Vermont.....	26.00
Chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly ;—de la jonction avec le Vermont Central, à deux milles de St-Jean, jusqu'à Waterloo.....	41.00
Chemin de fer Montréal, Portland et Boston :—de St-Lambert à la frontière, près de Frelighsburg.....	54.00
	<hr/> 121.00

CHEMIN DE FER DE BOSTON ET MAINE—(RESEAU 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.....	5.00
	<hr/> 39.75

## CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

De Montréal à Ottawa.....	120.00
De Hull à Aylmer.....	7.50
Embranchement de St-Jérôme.....	13.30
“ “ “ Buckingham : — depuis la station de Buckingham jusqu'au village de Buckingham.....	3.20
“ “ “ St-Lin.....	15.10
“ “ “ St-Eustache.....	6.00
“ “ “ Joliette :—de la jonction de Joliette à St-Félix-de-Valois.....	16.60
“ “ “ Berthier.....	2.10
“ “ “ des Piles.....	26.90
De la jonction à St-Martin jusqu'à Québec.....	159.10
Extension à l'eau profonde, Québec.....	0.86
Chemin de ceinture, aux Trois-Rivières.....	3.00
De la jonction de Montréal à la frontière Ontario.....	42.00
De la jonction de Montréal jusqu'au "North Troy," comté Brome.....	89.00
De Waterloo à Sherbrooke.....	39.00
De la station Windsor à la jonction de Montréal.....	4.80
De Mile-End à la jonction Adirondack.....	10.00
De la jonction St-Luc à la jonction Ouest.....	1.70
	<hr/> 560.16

## CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA.

Milles.

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

## CHEMIN DE FER DE VAUDREUIL ET PRESCOTT.

(Maintenant le chemin de fer Montréal et Ottawa—exploité par le  
Pacifique Canadien.)

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

## CHEMIN DE FER DU ST-LAURENT ET DES ADIRONDACKS.

(Exploité par le New York Central.)

De la jonction avec le Canada-Atlantique, près Valleyfield,  
jusqu'à la ligne frontière, dans la direction de Malone,  
E.-U..... 20.38  
De Valleyfield à Adirondack Junction..... 16.10  
————— 36.48

## CHEMIN DE FER D'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  
————— 53.52

## CHEMIN DE FER DE LA MONTAGNE D'ORFORD.

Depuis Windsor Mills jusqu'à Bolton Springs..... 48.38

## CHEMIN DE FER DE PONTIAC ET RENFREW.

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

## CHEMIN DE FER DES COMTÉS-UNIS.

(Exploité par le "Quebec, Montreal & Southern.")

De la jonction avec le Grand-Tronc, à St-Hyacinthe, jusqu'à  
Iberville..... 28.70  
De St-Hyacinthe à la jonction du Pacifique à St-Robert.... 31.14  
————— 59.84

---

CHEMIN DE FER DE COLONISATION DE MONTFORD.

(Exploité par la Canadian Northern.)

	Milles.
De la jonction avec le chemin de fer Montréal et Occidental, à St-Sauveur, jusqu'à Arundel, comté d'Argenteuil...	32.27

## CHEMIN DE FER DE LOTBINIÈRE ET MÉGANTIC.

De Lyster à St-Jean-Deschaillons.....	28.00
---------------------------------------	-------

CHEMIN DE FER DE JONCTION ET DES CARRIÈRES  
DE PHILIPSBURG.

De la jonction avec le Vermont-Central, à Stanbridge, jusqu'à Philipsburg .....	5.87
--	------

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

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  
(Maintenant Ottawa Northern & Western—exploité par le Pacifique Canadien.)

Depuis Hull jusqu'au village de Maniwaki.....	80.10
---	-------

## CHEMIN DE FER "MONTREAL ET OCCIDENTAL."

(Exploité par le Pacifique Canadien.)

Depuis St-Jérôme jusqu'à la Chute aux Iroquois.....	70.00
---	-------

## CHEMIN DE FER "LE GRAND-NORD."

(Maintenant le "Canadian Northern.")

De la jonction avec les Basses-Laurentides, à St-Tite jusqu'à la rivière Ottawa, vis-à-vis Hawkesbury.....	129.16
De Montréal à Joliette.....	36.00
Embranchement de l'Épiphanie à St-Jacques.....	11.00
	176.16

## CHEMIN DE FER DE JONCTION DE NAPIERVILLE.

De la ligne frontière à Rouse's Point, N.-Y., jusqu'à St- Constant.....	27.16
--	-------

---



---

CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE D'OTTAWA.

Milles.

De Lachute à St-André..... 6.74

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

(Maintenant Ottawa, Northern &amp; Western.—Exploité par le Pacifique Canadien.)

De puis Aylmer jusqu'à Waltham..... 71.00  
De Aylmer à Hull..... 8.50  
79.50

## CHEMIN DE FER DES BASSES-LAURENTIDES.

(Maintenant exploité par le "Canadian Northern.")

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 jusqu'à la station de la Rivière-à-Pierre, sur la ligne de Québec et du Lac St-Jean..... 38.84

## CHEMIN DE FER DE LA BAIE DES CHALEURS.

(Maintenant partie de l'Atlantique et Lac Supérieur.)

De la jonction avec l'Intercolonial, à Métapédia, jusqu'à Paspébiac..... 100.00

## CHEMIN DE FER "LE GRAND ORIENTAL."

(Maintenant partie du "Quebec, Montreal &amp; Southern.")

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 du comté de Drummond..... 6.75

## CHEMIN DE FER QUÉBEC, MONTMORENCY ET CHARLEVOIX.

(Maintenant Quebec Railway, Light &amp; Power, mu par la vapeur et l'électricité.)

De Québec au Cap Tourmente, à St-Joachim..... 30.00

---



---

CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU LAC TÉMISCAMINGUE.

(Exploité par le Pacifique Canadien.)

	Milles.
De Mattawa au Lac Kippewa.....	45.88

## CHEMIN DE FER DU CAP DE LA MADELEINE

(Exploité par le Pacifique Canadien.)

De la jonction avec le Pacifique, à la jonction des Piles, jusqu'au village du Cap de la Madeleine.....	2.66
--	------

## CHEMIN DE FER DE LA COLONISATION DU NORD.

(Exploité par le Pacifique Canadien.)

De Labelle au Lac Nominigue.....	20.90
----------------------------------	-------

## CHEMIN DE FER DE LA RIVE SUD.

(Exploité par le Quebec, Montreal &amp; Southern.)

De St Lambert à Pierreville.....	61.50
----------------------------------	-------

## CHEMIN DE FER CARILLON ET GREENVILLE.

De Carillon à Greenville.....	12.75
-------------------------------	-------

## CHEMIN DE FER DE JONCTION DE BEAUHARNOIS.

(Exploité par la Cie du chemin de fer le Grand Tronc.)

De Ste-Martine à Valleyfield.....	19.13
-----------------------------------	-------

## CHEMIN DE FER, VALLÉE, EST DU RICHELIEU.

(Exploité par le " Quebec, Montreal et Southern.")

De Iberville à la jonction de Noyan.....	22.16
--	-------

## CHEMIN DE FER ATLANTIQUE, QUÉBEC ET OCCIDENTAL.

De Paspébiac à Port-Daniel.....	20.00
---------------------------------	-------

## CHEMIN DE FER "THE SAINT-MAURICE VALLEY."

De Trois-Rivières à Shawinigan Falls.....	22.00
---	-------

---



---

CHEMINS DE FER MUS PAR L'ÉLECTRICITÉ.

	Milles.
Chateauguay & Nord (maintenant Montreal Terminal).....	12.00
Montreal Terminal.....	6.34
Comté Lévis.....	10.25
Montreal Park & Island.....	37.99
Montreal Street.....	124.42
Quebec Railway, Light & Power, (div. de la Citadelle).....	17.22
“ “ “ “ (div. Q. M. & Charlevoix, mû par vapeur et électricité, 30 milles).	
Hull Electric.....	14.50
Sherbrooke Street.....	7.00
Formant dans toute la province, un total de voies ferrées, construites ou en exploitation, ou prêtes à être livrées à l'exploitation, à venir au 30 juin 1907, de.....	3,941.79
Sur ce total de 3,941.79 milles, il a été construit, depuis le 1er juillet 1867, date de l'établissement de la Confédé- ration.....	3,366.54
En avant le 1er juillet 1867.....	575.25
En tout.....	3,941.79

LOUIS A. VALLÉE,

Ingénieur et directeur des chemins de fer.

Département des Travaux publics et du Travail,

Bureau des chemins de fer.

Québec, 30 juin 1907.

## IV

## CONSEIL DES ARTS ET MANUFACTURES DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

### RAPPORT ANNUEL DU CONSEIL POUR L'ANNÉE 1906-07.

A l'honorable W.-A. WEIR,

Ministre des Travaux Publics et du Travail,

Québec.

Honorable Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur le fonctionnement des différentes écoles placées sous le contrôle de ce conseil durant l'année 1906-07.

Neuf écoles ont été ouvertes dans la province, aux endroits suivants :—

ÉCOLES.	Nombre de cours.	Nombre d'élèves.	Présence moyenne.
Montréal .....	17	1475	828
Québec .....	8	220	113
Lévis .....	5	159	57
Trois-Rivières .....	2	92	37
St-Hyacinthe .....	4	99	53
Sherbrooke .....	2	79	48
Valleyfield .....	3	59	42
Fraserville .....	2	40	18
Sorel .....	2	35	32
	42	2253	1228

Le nombre d'élèves atteint le chiffre de l'année dernière alors que sept (7) écoles étaient en opération.

---

Les classes de Sorel, qui avaient été fermées pendant plusieurs années, ont été ouvertes sous des auspices favorables. Un compte rendu de leurs travaux est compris dans le présent rapport.

L'école de Fraserville, fermée durant deux termes, a été aussi rouverte. Le rapport contient des détails sur ce sujet.

On remarquera que la majorité des écoles a été visitée durant l'année scolaire. Le président, dans le but de stimuler les élèves, a généreusement offert des prix aux plus méritants.

Les séries de modèles pratiques importés l'année dernière pour les classes de dessin d'architecture, ont été distribuées aux écoles qui en avaient le plus besoin et elles ont beaucoup contribué à agrandir les connaissances des élèves de cette branche. Pendant l'été on préparera des planches pour le dessin mécanique et on les enverra à toutes les classes.

Presque partout où il y a des écoles, on a tenu des expositions des travaux qui y ont été faits, puis les meilleurs ont été choisis et envoyés à l'école de Montréal pour l'exposition générale annuelle qui sera ouverte ce soir, 11 juin 1907, dans la salle de dessin à main levée, au Monument National. Ce sera l'occasion d'une grande séance publique au cours de laquelle les élèves de Montréal recevront leurs récompenses. Le comité a estimé que ce qui convenait le mieux en fait de prix, c'étaient des médailles d'argent et de bronze, ainsi que des livres traitant des divers sujets enseignés.

L'entrée à la distribution des prix et à l'exposition des ouvrages est gratuite, et il est à espérer qu'il y viendra non seulement des élèves mais des citoyens en général. C'est une démonstration de l'objet des cours et de ce que fait le gouvernement provincial pour améliorer la position des artisans en leur donnant gratuitement l'instruction en matière de dessin et d'industrie.

Pendant l'année, des requêtes ont été reçues de ST-JEAN, de LACHINE et de VICTORIAVILLE, demandant l'établissement de classes en ces endroits et aussi certaines classes pratiques à Montréal, mais vu l'octroi limité à la disposition du conseil, il a été impossible d'y faire droit. Avec la subvention actuelle de \$15,000 dont peut disposer le conseil et qui est insuffisante au maintien des écoles pendant une période de cinq à six mois, on peut dire sans hésitation que la tâche qu'il a à remplir ne peut être accomplie d'une manière aussi efficace qu'on pourrait le désirer. Aussi, dans le but d'augmenter cette efficacité des écoles, d'étendre leurs travaux, de satisfaire aux demandes qui nous arrivent de différents endroits de la province pour l'ouverture de nouvelles écoles, des représentations ont été faites au gouvernement, et l'on espère qu'elles seront prises en considération et que l'octroi sera augmenté.

Nous avons la satisfaction de dire que les travaux du conseil ont amené des résultats favorables ; nous avons des preuves convaincantes qu'il a accompli une œuvre utile et qu'il a fait beaucoup de bien à ceux qui profitent des avan-



---

tages qui leur sont offerts ; aussi son œuvre est très appréciée, nous en recevons de temps à autre le témoignage, par des élèves qui occupent maintenant de bonnes et lucratives positions qu'ils doivent principalement à l'instruction qu'ils ont reçue dans les écoles de cette institution.

La résolution suivante montrera aussi que le travail fait par le conseil est reconnu par la Chambre de Commerce de Montréal, qui a demandé au gouvernement d'augmenter notre subvention.

RÉSOLUTION ADOPTÉE PAR LE BOARD OF TRADE DE  
MONTRÉAL, LE 31 OCTOBRE 1906

RÉSOLU que la grande augmentation du nombre des établissements industriels dans cette ville et dans la province de Québec a démontré le manque de sujets compétents pour les besoins de ces industries, et que cette rareté est due aux moyens insuffisants que l'on a d'acquérir les connaissances techniques nécessaires et de se qualifier pour remplir des charges responsables dans de tels établissements :—

Que le conseil du BOARD OF TRADE DE MONTRÉAL prie en conséquence le gouvernement de la province de contribuer le plus possible à l'établissement d'écoles techniques, afin que la main-d'œuvre compétente dont nos manufactures ont tant besoin puisse être fournie par notre propre population et non pas, comme cela arrive souvent, importée des autres pays ;

Que, en attendant l'établissement de telles écoles, le conseil prie le gouvernement provincial *d'augmenter considérablement* la subvention accordée au CONSEIL DES ARTS ET MANUFACTURES, afin que l'œuvre utile actuellement accomplie par ce corps puisse être immédiatement étendue et améliorée.

Vraie copie certifiée,

Signé,

GEO. HADRILL,

Secrétaire.

---

Nous donnons ci-après des détails sur chaque école.

### ECOLE DE MONTREAL

Cette école a été ouverte le 15 octobre 1906 et fermée le 22 mars 1907.

Les classes suivantes y ont été tenues :—

CLASSES	Nombre d'élèves	Présence moyenne
Dessin à main levée, élémentaire .....	124	69
Dessin à main levée, supérieure .....	117	61
Dessin d'architecture .....	136	53
Peinture d'enseignes .....	45	22
Modelage .....	24	14
Lithographie .....	22	10
Dessin mécanique (Monument National) .....	122	63
Dessin mécanique (Pte. St-Charles) .....	50	33
Dessin mécanique (Usines Angus) .....	33	21
Confection de patrons de chaussures .....	16	7
Menuiserie et construction d'escaliers .....	88	39
Plomberie .....	139	99
Coupe, couture et chapeaux .....	343	190
Solfège .....	220	147
	1475	828

L'UNION INTERNATIONALE DES FERBLANTIERS ET COUVREURS a renouvelé sa demande d'établir un cours pour ces deux métiers, mais le Conseil a dû refuser vu l'insuffisance de son octroi, qui ne lui permet pas de satisfaire aux besoins des cours actuellement existants.

Pour les mêmes raisons, il a fallu mettre de côté une requête de M. l'abbé M. Auclair, curé de St-Jean-Baptiste, demandant l'ouverture de classes dans sa paroisse.

Comme nous l'avons dit dans la première partie de ce rapport, la distribution des prix aux élèves les plus méritants donnera lieu à une séance publique ce soir, 11 juin 1907, et comme un grand nombre d'invitations ont été envoyées tant au gouvernement provincial qu'au conseil de ville, à la chambre de commerce, et autres grandes institutions qui s'intéressent beaucoup à l'instruction technique, nous espérons que le public y assistera. Il n'y a pas de doute que cette solennité, *établie par le conseil actuel*, a contribué à mieux faire connaître la méthode d'enseignement suivie dans chaque branche et à augmenter le nombre d'élèves.

Nous éprouvons une grande satisfaction à dire ici que des citoyens en vue et des institutions apprécient hautement l'importance et la valeur du travail accompli dans nos cours du soir, et que quelques-uns ont généreusement contribué aux prix qui seront distribués cette année.

Le conseil doit ses plus sincères remerciements à M. Clarence F. Smith, vice-président de THE JAMES MCCREADY COMPANY LTD, à M. A. CORBEIL, et à l'Association des Maîtres-Plombiers de Montréal, qui ont généreusement offert des prix pour les classes de plomberie et de confection de patrons de chaussures.

Le nombre des élèves a augmenté dans de telles proportions depuis quelques années qu'on a dû en refuser dans les classes de PLOMBERIE, DE DESSIN À MAIN LEVÉE, DE PEINTURE D'ENSEIGNES, DE MENUISERIE, DE DESSIN MÉCANIQUE, ET DE DESSIN D'ARCHITECTURE, *faute de place*. Il est donc temps qu'on se procure des quartiers PLUS SPACIEUX ou qu'on en ajoute d'autres à ceux déjà existants. Nous vous prions en votre qualité de ministre de qui nous relevons, d'attirer l'attention sur ce fait important. Le conseil est appelé à payer actuellement un loyer annuel de \$3,000 pour des salles trop petites pour l'extension que prend l'école. Il serait facile de faire des arrangements pour obtenir des fonds qui permettraient de construire un édifice convenable, pourvu que le gouvernement provincial garantisse l'intérêt. Le loyer présentement payé servirait à payer les intérêts et notre institution aurait un édifice convenable, à lui, et digne du nom de CONSEIL DES ARTS ET MANUFACTURES DE LA PROVINCE DE QUÉBEC, et qui ferait honneur au gouvernement. Des représentations ont fréquemment été faites à ce sujet, et comme il devient urgent, dans l'intérêt du public, de doter la Métropole d'un édifice spécial pour les fins ci-haut mentionnées, il est à espérer que vous étudierez cette importante question et que vous la soumettrez à l'attention du cabinet provincial.

### ÉCOLE DE QUÉBEC

Cette école a été ouverte le 15 octobre 1906, et fermée le 15 mars 1907, ce qui ne fait qu'un terme de cinq mois. Cela est dû à l'octroi restreint mis à la disposition du comité.

Les classes suivantes ont fonctionné :

CLASSES	Nombre d'élèves	Présence moyenne
Dessin à main levée.....	34	17
Dessin d'architecture.....	24	12
Modelage.....	10	7
Dessin mécanique.....	21	10
Peinture décorative (soir).....	18	11
Peinture décorative jour.....	34	24
Menuiserie et construction d'escaliers.....	39	14
Plomberie.....	40	18
	220	113

La comparaison entre ces chiffres et ceux de la saison précédente accuse une petite augmentation, et la présence moyenne a été assez satisfaisante.

Depuis une couple d'années, la présence n'a pas été ce qu'elle devrait être dans une ville comme Québec ; d'après les rapports qu'on nous en a faits, cela est dû jusqu'à un certain point au fait que l'école n'est pas située dans le centre, car elle est à la haute-ville, et nous sommes d'opinion qu'une grande partie de ceux à qui les cours sont destinés habitent la partie basse de la ville. Nous croyons donc que l'établissement de certaines classes en cet endroit aurait du succès et que la présence serait plus considérable. Nous en suggérons l'essai à l'automne. Le comité local pourrait faire des arrangements avec les autorités municipales et obtenir d'elles des salles, sans dépenses pour le Conseil des arts.

Le président et les membres du comité local ont visité l'école le 24 janvier dernier.

Les ouvrages envoyés pour l'exposition sont dignes de remarque, surtout les travaux de peinture décorative, de menuiserie, de construction d'escaliers et de plomberie. Ils font honneur aux élèves et aux professeurs

### ÉCOLE DE LÉVIS.

Cette école a été ouverte le 19 novembre 1906 et fermée le 30 avril 1907.

L'enseignement y a été donné dans les branches suivantes :

CLASSES	Nombre d'élèves	Présence moyenne
Dessin à main levée.....	95	25
Dessin d'architecture et mécanique .....	21	6
Menuiserie.....	17	12
Plomberie.....	26	14
	159	57

Il est regrettable que la fermeture de l'un des plus grands établissements manufacturiers de cette ville ait été la cause principale de la diminution du nombre des élèves de cette école, ces dernières années. En effet, nous pouvons dire sans hésitation que l'école de Lévis a été l'une des écoles les plus prospères que nous ayons eues sous notre contrôle.

D'après les informations que nous avons, on s'attend à ce que cet établissement industriel rouvre ses portes sous peu, et l'on espère que les employés s'inscriront à l'école et profiteront de l'enseignement qui y est donné.

La ville a encore fourni, sans frais pour le conseil, les salles des classes qui sont situées à l'étage supérieure de l'hôtel de ville, et M. Gosselin, qui s'intéresse beaucoup au maintien des cours, a eu la générosité de prêter son propre établissement pour la classe de menuiserie.

L'école a été visitée par les membres du conseil accompagnés d'un des membres résidents, M. Jos. Gosselin, le 25 janvier 1907.

### ÉCOLE DE TROIS-RIVIÈRES.

Cette école a été ouverte le 15 octobre 1906 et fermée le 27 février 1907.

Il y a eu deux classes de dessin à main levée et de dessin linéaire, avec un total de 92 élèves inscrits et une présence moyenne de 37.

La ville a fourni gratuitement les salles des classes, chauffées et éclairées.

L'école a été visitée durant l'hiver par le président, le vice-président accompagnés du membre résident, M. J.-B. M. Barthe, et de l'assistant-secrétaire.

Il est difficile de dire si cette école est établie sur des bases solides et l'on se demande s'il serait utile de la rouvrir l'automne prochain, si on ne fait pas de changements dans le personnel enseignant. Nous sommes convaincus que, avec des professeurs compétents, l'école donnerait de bons résultats; mais ceux obtenus cette année ne sont pas du tout satisfaisants. Un changement est nécessaire pour le prochain terme.

### ÉCOLE DE ST-HYACINTHE

Cette école a été ouverte le 15 octobre 1906 et fermée le 15 mars 1907.

On y a donné les cours suivants :

CLASSES	Nombre d'élèves	Présence moyenne
Dessin à main levée.....	8	5
Dessin d'architecture.....	26	21
Dessin mécanique.....	9	7
Peinture décorative.....	55	20
	99	53

Comme on le voit, on a ajouté à l'école une classe de peinture décorative, l'automne dernier, et, d'après les ouvrages envoyés à l'exposition, elle a certainement donné de bons résultats. La présence a été très satisfaisante, et, pour la première année, elle a dépassé toutes les espérances.

L'école est logée dans un local, propriété du CONSEIL DE COMTÉ, qui le fournit gratuitement, et la corporation y défraie les frais de chauffage et de l'éclairage.

L'école a été visitée le 7 mars dernier par le président et les membres du conseil accompagnés par M. S. Casavant, membre résident.

On a profité de la distribution des prix pour organiser une exposition des ouvrages de l'école. M. Casavant s'est donné beaucoup de peine pour préparer cet événement. Les prix offerts ont été généreusement donnés par des citoyens en vue de l'endroit.

### ECOLE DE SHERBROOKE.

Cette école a été ouverte le 15 octobre 1906 et fermée le 25 mars 1907.

La présence moyenne a été exceptionnellement bonne. Les sujets suivants ont été enseignés:—

Dessin d'architecture	23 élèves	13 présence moyenne
Dessin mécanique	56	35
	<hr/> 79	<hr/> 48

A l'occasion de la fermeture des cours, le 3 avril dernier, il y a eu une séance publique qui a attiré beaucoup de monde. On y a exposé les ouvrages des élèves et des récompenses généreusement offertes par des citoyens qui s'intéressent aux cours, ont été distribuées aux élèves les plus méritants. L'assistance a été très satisfaite des études des élèves, lesquelles, dans leur opinion, accusaient un progrès marqué sur l'année précédente.

Cette école est très encouragée par les gens de l'endroit et en particulier par les manufacturiers qui, cette année, ont convenu de réduire le temps de l'apprentissage pour ceux qui suivent les cours. C'est là une excellente innovation qui devrait être adoptée avec avantage par les manufacturiers des autres villes où il y a de nos écoles.

Le succès de l'école est surtout dû à M. D. McManany, notre représentant, qui y met beaucoup de zèle, et au professeur en chef, M. Robert Wyatt, premier dessinateur de la compagnie bien connue THE CANADIAN RAND DRILL CO'Y., qui, depuis plusieurs années, s'est occupé des classes.

Les membres ont visité cette école le 11 février 1907.

## ÉCOLE DE VALLEYFIELD

Cette école a été ouverte le 15 octobre 1906 et fermée le 25 avril 1907.

L'enseignement a été donné dans les branches suivantes ;—

Dessin à main levée	17 élèves	10 présence moyenne
Dessin d'architecture	22	17
Dessin mécanique	20	15
	—	—
	59	42

Les autorités municipales s'intéressent considérablement à l'école et elles fournissent une salle spacieuse, éclairée et chauffée, sans frais pour le conseil.

Le 30 avril dernier, il y a eu une séance publique très enthousiaste, à l'occasion de la clôture de l'école ; des citoyens distingués de Valleyfield y ont prononcé des discours intéressants. Des prix magnifiques ont été donnés généreusement par le président de ce Conseil, le député du comté, M. Achille Bergevin, son honneur le maire de la ville, notre représentant, M. Urgel St-Onge et d'autres personnes distinguées. En même temps, il y a eu une exposition des travaux, et tout le monde a pris un vif intérêt à l'examen des dessins.

Une visite officielle a été faite à l'école le 13 mars 1907 par le président et d'autres membres de l'institution.

## ÉCOLE DE FRASERVILLE

Grâce aux efforts considérables de M. Nap. Dion, député du comté, cette école, qui avait été fermée pendant deux ans, a été réouverte cette année, le 3 décembre 1906, et fermée le 18 mars 1907.

Des leçons ont été données par un professeur compétent en dessin d'architecture et en dessin mécanique, à 40 élèves. La présence moyenne a été de 18 pour l'année.

Comme le conseil n'est pas représenté à Fraserville, la corporation a formé un comité local qui a visité les classes en plusieurs occasions et a prêté son concours au professeur pour l'organisation de l'école.

Les dessins envoyés à l'exposition sont tous bien faits, et démontrent que les élèves n'ont pas perdu leur temps et qu'on leur a donné des leçons pratiques.

Le soir de la clôture, les ouvrages de l'année ont été exposés et il y a eu distribution des prix offerts par des citoyens qui s'intéressent à l'école.

---



---

## ECOLE DE SOREL

Les citoyens ayant demandé, par l'entremise du maire, l'établissement d'une école, le conseil en a pris le contrôle le 2 novembre 1906 et l'a tenu ouverte jusqu'au 30 avril 1907.

Deux dessinateurs compétents, employés aux usines du gouvernement fédéral, ont donné à 35 élèves des leçons de dessin mécanique et d'architecture navale.

La corporation a contribué au paiement du loyer des salles de cours.

L'honorable JULES ALLARD, MINISTRE DE L'AGRICULTURE, a pris une part considérable à la ré-ouverture des classes, et le succès en est dû à l'intérêt qu'il prend à l'œuvre poursuivie par cette institution. Il a visité l'école en compagnie du président et d'autres membres du conseil.

On considère que cette école est maintenant établie sur de bonnes bases, et ne peut être qu'avantageuse aux jeunes gens qui sont employés dans les établissements industriels de Sorel.

Nous avons annexé à ce rapport un état indiquant le nombre d'élèves de cette année, comparé avec celui des années dernières.

---



---

NOMBRE D'ÉLÈVES	ANNÉES	NOMBRE D'ÉCOLES
2258	1906-07	9
2221	1905-06	7
2194	1904-05	8
2133	1903-04	8
2217	1902-03	9
1783	1901-02	8
1410	1900-01	7
1410	1899-00	7
1167	1898-99	7
821	1897-98	7

---

Le tout respectueusement soumis,

THOMAS GAUTHIER,

Président.

S. SYLVESTRE,

Secrétaire.

Montréal, 11 juin 1907.



## V

## LES DIFFERENDS INDUSTRIELS.

Loi concernant les Conseils de Conciliation et d'Arbitrage  
pour régler les différends industriels dans la  
province de Québec.

## RAPPORT DU GREFFIER POUR 1906-1907.

Québec, 1er juillet 1907.

L'honorable W.-A. WEIR,

Ministre des Travaux publics et du Travail.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'année finissant le 30 juin 1907.

D'après le travail que j'ai pu faire durant cette année, et à en juger par les relations que j'ai eues, en ma qualité officielle, avec les industriels et les ouvriers, j'ai raison de croire que le nombre des patrons et des employés qui sont disposés à régler leurs différends par la conciliation, a considérablement augmenté.

Il y a eu plus de grèves cette année que l'année dernière, mais mes services, pour le règlement de ces disputes, ont été généralement mieux accueillis.

Voici un compte-rendu des difficultés dans lesquelles je suis intervenu :

## LA GRÈVE DES EMPLOYÉS DE LA FILATURE DE MAGOG, P. Q.

Le 2 juillet 1906, les tisserands de la manufacture de coton de Magog se mirent en grève.

Le 9, la grève ayant pris une plus grande extension, par le fait que des groupes d'ouvriers, employés dans d'autres départements, avaient abandonné le travail, la direction de la compagnie se vit dans l'obligation de suspendre entièrement les opérations du moulin, ce qui porta le nombre de personnes sans travail à environ neuf cents.

Durant la première semaine de la grève, les grévistes nommèrent un comité de citoyens de Magog, pour entamer des négociations avec la compagnie, en vue d'amener une entente à l'amiable.

Ce comité fut composé de M. J.-R. Wilcox, maire de Magog, de l'abbé C.-E. Millette, curé de St-Patrice de Magog, de Messieurs A.-H. Moore, ex-député, M. Béique, médecin, C. Chamberland, conseiller municipal, et de M. Alf. Tourigny, secrétaire-trésorier de la ville de Magog.

M. Tourigny fut spécialement désigné pour agir en qualité d'intermédiaire entre les grévistes et la direction de la filature.

Les ouvriers réclamaient une augmentation de salaire de vingt pour cent. De plus, ils exigeaient que le salaire des pères de famille ne fut pas moindre d'un dollar par jour, et celui des enfants pas moins de cinquante centins par jour.

Les quelques employés qui avaient été renvoyés avant la grève générale, devaient être réintégrés dans leurs emplois respectifs.

Les ouvriers n'obligeaient pas la compagnie à reconnaître l'association de protection qu'ils venaient de former, mais ils voulaient conserver la liberté d'en faire partie s'ils le désiraient.

Le 9 juillet, ayant appris que rien n'avait été sérieusement tenté pour entamer des négociations, par suite de l'absence du gérant général à New-York, et jugeant qu'il était temps pour moi d'intervenir en ma qualité officielle de représentant du gouvernement, j'adressai la lettre suivante au gérant général de la Dominion Textile Company :

“ Québec, 9 juillet 1906.

“ M. W.-T. Whitehead, gérant,

“ Dominion Textile Co.,

“ Montréal.

“ Monsieur,

“ Permettez-moi d'attirer votre attention sur le fait qu'il y a une loi de conciliation et d'arbitrage, passée par la Législature de Québec, pour régler à l'amiable les différends entre patrons et employés, et que son application n'encourt aucun frais aux parties en dispute.

“ Si je suis bien informé, la cause de la difficulté avec vos employés à la filature de Magog, serait le renvoi de quelques-uns à raison de certaines démarches qu'ils auraient faites pour s'affilier à une association ouvrière.

---

“ Le paragraphe *h*, sec. 1, de la *Loi des différends ouvriers de Québec*, s'applique à la difficulté survenue avec vos employés à Magog, et je compte que vous profiterez des avantages que vous offre cette loi, pour soumettre cette cause à un comité de conciliation, conformément aux dispositions de la section 2 de la dite loi.

“ J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

“ Votre humble serviteur,

(Signé)      FELIX MAROIS, .

“ Greffier des Conseils de Conciliation et d'Arbitrage.”

Le même jour. j'adressai la lettre suivante à M. Alf. Tourigny, qui avait été choisi par le comité des citoyens pour servir d'intermédiaire entre les grévistes et la direction de la filature :

“ Québec, 9 juillet 1907.

“ M. Alf. Tourigny,

“ Secrétaire-Trésorier,

“ Municipalité de Magog.

“ Monsieur,

“ A cause de certaines difficultés survenues entre la Dominion Textile Co. et un groupe de ses employés, les opérations sont suspendues depuis quelques jours à la filature de Magog.

“ Je suis informé que des négociations sont actuellement en cours, en vue d'en arriver à un arrangement à l'amiable.

“ Je désire attirer votre attention sur les dispositions de la *Loi des différends ouvriers de Québec*, passée par la Législature de cette province, pour régler à l'amiable les différends entre patrons et employés. Son application est entièrement aux frais du gouvernement et ne coûte rien aux parties en cause.

“ En vertu des pouvoirs qui me sont conférés par la dite loi, je vous offre mes services pour vous aider à mener à bonne fin les généreuses démarches qui sont faites par le comité des citoyens nommés aux fins de régler cette difficulté.

---

---

“ Dans votre réponse, veuillez m’indiquer l’endroit où je devrai vous rencontrer.

“ J’ai l’honneur d’être, Monsieur,

“ Votre humble serviteur,

(Signé) “ FELIX MAROIS,

“ Greffier des Conseils de Conciliation et d’Arbitrage.”

Voici la réponse à ces deux lettres :

(Traduction.)

“ Montréal, 13 juillet 1906.

“ M. Félix Marois,

“ Greffier, Conseil d’Arbitrage,

“ Bâtisse du parlement, Québec.

“ Cher Monsieur,

“ Reçu votre lettre du 9, adressée à M. W.-T. Whitehead.

“ Nous désirons vous remercier pour votre offre. Si, en aucun temps nous avons besoin de vos services, nous vous le laisserons savoir.

“ Vos dévoués,

“ Dominion Textile Co., Ltd.,

“ A.-B. MOLE,

“ Gérant-Général.”

---

“ Magog, P. Q., 13 juillet 1906.

“ Monsieur Félix Marois,

“ Conseil de Conciliation et d’Arbitrage,

“ Québec, P. Q.

“ Cher Monsieur,

“ La vôtre du 10 courant, re différend entre la D. T. Co., et ses employés, reçue ce matin. Inutile de vous dire que vous serez le bienvenu. Je vous

---

laisse le soin de fixer vous-même l'endroit et la date de notre rencontre. Je serai à votre disposition ici, à Magog, en tout temps. Si vous désirez que j'aille vous rencontrer ailleurs, je suis encore à votre disposition.

“ En attendant le plaisir de vous rencontrer,

“ J'ai l'honneur d'être,

“ Votre humble serviteur,

“ ALF. TOURIGNY,

“ Secrétaire-Trésorier, Ville de Magog.”

Le 14 juillet, je partis pour Magog, et, en arrivant en cette ville, je me rendis d'abord au bureau de M. Tourigny, où je rencontrai M. l'abbé Millette, curé de Magog, et l'un des membres du comité des citoyens.

Ces messieurs m'informèrent que la grève des employés de la manufacture de coton menaçait de se continuer indéfiniment, si la compagnie persistait dans son refus d'entrer en négociations afin d'arriver à une entente à l'amiable.

Les représentants de la compagnie à Magog avaient jusque-là refusé de recevoir le comité des citoyens ou aucun de ses membres, et ils refusaient positivement de traiter avec d'autres qu'avec les employés eux-mêmes.

Ils me donnèrent ensuite quelques détails sur les conditions du travail qui étaient imposées aux employés des deux sexes et de tous les âges, puis je les quittai.

Le 16 juillet, je me rendis au bureau de la compagnie, et je demandai à avoir une conférence avec les autorités de la filature. Ce qui me fut accordé de bonne grâce. Je fus reçu par M. Wilson, surintendant des moulins de Magog, et M. McDougall, chef de bureau.

Leur ayant exposé le but pour lequel je venais les rencontrer, je leur demandai de bien vouloir me faire connaître la cause de la difficulté avec leurs employés, afin de me mettre en position d'entamer immédiatement des négociations et tâcher d'arriver à un règlement amical le plus tôt possible.

M. Wilson me répondit qu'il ne connaissait pas les raisons qui avaient porté les employés du moulin à se mettre en grève. Ils avaient quitté le travail sans en avoir donné avis à la compagnie, au moment même où cette dernière venait de leur donner, sans attendre qu'ils la demandassent, une augmentation de salaire d'environ 14 p.c.

Il me déclara que la compagnie n'avait reçu aucune demande de la part des employés, et qu'il ne voyait aucune bonne raison pour justifier cette grève.

Puis il ajouta qu'il n'avait aucun autre renseignement à me donner, qu'il n'était pas autorisé à recevoir aucune de mes propositions de conciliation, et que je devais m'adresser au gérant-général à Montréal, M. A.-B. Mole, pour toute négociation ayant pour but un arrangement avec les employés en grève.

Prévoyant que je perdrais mon temps en prolongeant cette conférence, je me retirai et me rendis à la salle de réunion, où se tenaient les grévistes. Je leur demandai de m'accorder la faveur d'une entrevue avec leurs chefs, afin de discuter la possibilité d'un règlement qui mettrait fin à la grève.

Je fus présenté à M. Wilfrid Paquette, ancien employé des filatures de coton de Montréal, en vacance en ce moment à Magog. Il me dit qu'il était autorisé par les grévistes à parler en leur nom et à accepter toute proposition de conciliation.

Il me fit remarquer que, quoique l'intention première des employés fut de réclamer une augmentation de salaire, ce n'était pas cette question qui avait provoqué la cessation du travail.

La compagnie a procédé par le renvoi des chefs reconnus du mouvement d'organisation qui se manifestait parmi les employés des deux sexes. Elle a fait des menaces aux autres et a promis des avantages particuliers à ceux qui se sépareraient de leurs camarades dans ce mouvement. Elle a également fait signer des contrats de travail aux plus timides ou aux moins zélés parmi ceux qui étaient favorables à la formation d'une union.

Les employés se trouvèrent alors dans une position assez difficile. Il leur fallait renoncer à se former en syndicat professionnel, ou bien se mettre en grève. C'est pour cette dernière action qu'ils se sont décidés.

Durant la première semaine de la grève, plus de quatre cents ouvriers et ouvrières se sont constitués en union locale, affiliée à l'Union Internationale des Ouvriers de l'Industrie Textile de l'Amérique. Puis ils adressèrent les revendications suivantes à la direction de la compagnie :

1° Liberté pour tous les ouvriers et pour toutes les ouvrières de faire partie de l'Union ;

2°. Réintégration des ouvriers congédiés récemment sans cause justifiable ;

3°. Annulation des contrats d'embauchage par lesquels on a fait engager les ouvriers contractants à ne pas faire partie de l'Union, ou en les liant autrement de façon à atteindre le même but ;

4°. Augmentation générale de vingt pour cent des salaires ;

5°. Le renvoi de tous les enfants qui n'ont pas l'âge fixé par la loi.

Je demandai à M. Paquette si les employés avaient la prétention de pouvoir obtenir tout ce qu'ils avaient demandé à la compagnie. Il me répondit non, vu que cette dernière avait formellement déclaré qu'elle ne pouvait donner satisfaction aux demandes qui lui avaient été transmises au nom des ouvriers.

Alors je lui conseillai d'entrer dans la voie de la conciliation en faisant quelques concessions, que je me chargerais de présenter à la compagnie, en l'engageant à faire sa part de concessions, afin de rétablir la paix le plus tôt possible.

M. Paquette consentit, et voici ce qu'il fut convenu de présenter au gérant-général, à Montréal, comme étant les conditions auxquelles les employés retourneraient au travail :

1°. Augmentation de quinze pour cent de leur salaire ;

2°. La réinstallation de tous les employés à la position qu'ils occupaient avant les troubles ;

3°. Le renvoi de tous les enfants qui n'ont pas l'âge fixé par la loi.

Voici la lettre que j'adressai au gérant-général pour lui annoncer la décision que venaient de prendre les ouvriers :

“ Magog, P. Q., 16 juillet 1906.

“ M. A.-B. Mole, gérant-général,

“ Dominion Textile Co.,

“ Montréal.

“ Monsieur,

“ Pour me conformer à la clause 2, Art. 6, de la *Loi des différends ouvriers de Québec*, je suis venu à Magog afin de m'enquérir des causes et circonstances de la grève des employés à la filature de Magog.

“ J'ai eu, ce matin, une entrevue avec M. Wilson, surintendant. Ce monsieur n'a pas voulu me donner aucun renseignement, ni prendre en considération aucune de mes propositions de conciliation. Il m'a informé que je devais m'adresser à vous pour toute négociation ayant pour but un arrangement avec les employés du moulin de Magog.

“ D'un autre côté, j'ai rencontré quelques employés aux quartiers-généraux des grévistes, et ils m'ont dit être bien décidés à maintenir la situation actuelle, si vous ne faites droit à leurs demandes. Cependant, à ma suggestion, et dans un but de conciliation, ils ont consenti à modifier leurs réclamations.

---

Je suis autorisé par eux de vous informer qu'ils retourneront immédiatement à l'ouvrage si les conditions suivantes leur sont accordées :

“ 1°. Augmentation de quinze pour cent de leurs salaires ;

“ 2°. La réinstallation de tous les employés à la position qu'ils occupaient avant les troubles ;

“ 3°. Le renvoi de tous les enfants qui n'ont pas l'âge fixé par la loi

“ Voulez-vous avoir l'obligeance de me donner les raisons que vous auriez de refuser à vos employés ce qu'ils vous demandent, et me dire quelles seraient les propositions que vous auriez à leur faire.

“ Je retourne à Québec, ce soir, où je vous prie de bien vouloir m'adresser votre réponse.

“ J'avais pensé aller vous rencontrer à votre bureau, à Montréal, mais, craignant de vous déranger dans vos occupations, j'ai préféré vous écrire et vous demander la faveur d'une entrevue pour discuter la possibilité d'un arrangement avec vos employés.

“ J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

“ Votre humble serviteur,

(Signé) “ FELIX MAROIS,

“ Greffier des Conseils de Conciliation et d'Arbitrage.”

Le 18 juillet, je reçus la lettre suivante de M. Mole :

(Traduction)

“Dominion Textile Company, Limited,

“ Montréal, 17 juillet, 1906.

“M, Félix Marois, Greffier,

“Conseils de Conciliation et d'Arbitrage,

“Bâtisse du Parlement, Québec.

“Cher Monsieur

La vôtre du 16 courant reçue. Nous prenons note de son contenu.

“Nous espérons pouvoir régler les difficultés très prochainement à Magog, et si nous avons besoin de vos services, nous n'hésiterons pas à vous appeler.

“Vous remerciant pour votre offre,

“Je demeure,

“Votre dévoué,

“A.-B. MOLE,

“Gérant-général.”



D'après la teneur de cette lettre, j'en conclus que la proposition que j'avais soumise à M. Mole était acceptée, il qu'il allait lui-même transmettre sa réponse aux employés, au lieu de se servir de mon intermédiaire.

Le 19, les journaux publiaient la nouvelle suivante :

“La grève des employés du moulin à coton de la Dominion Textile Co., à Magog, est enfin réglée. La compagnie a accordé une augmentation de salaire de 13 à 14 pour cent dans les départements du tissage et de l'imprimerie des cotons. La population de Magog est dans la jubilation, vu que le commerce local, jusqu'à présent, en a beaucoup souffert.”

Après avoir pris connaissance de cette bonne nouvelle, j'adressai immédiatement la lettre suivante à M. Mole :

Québec, 20 juillet, 1906.

“M. A.-B. Mole, gérant-général,

“Dominion Textile Company,

“Montréal, P. Q.

“Monsieur,

“Je suis heureux d'apprendre que la difficulté avec vos employés a été réglée avant-hier. C'est une bonne affaire pour les deux parties, ainsi que pour la ville de Magog, car le commerce local devait nécessairement souffrir de cet état de choses.

“J'ai raison de croire que mon intervention n'est pas étrangère à cet arrangement, puisque les propositions que je vous ai soumises et qui avaient été acceptées le même jour par les employés, font la base du règlement qui a mis fin à la grève.

“Je vous félicite sincèrement, et je souhaite qu'à l'avenir la paix et la bonne entente règnent entre vous et vos employés. Et si, un jour ou l'autre, il y avait perspective de trouble, de quelque nature que ce soit, veuillez m'en informer immédiatement, et vous n'aurez pas à le regretter.

“Pour les besoins de la statistique, vous m'obligeriez beaucoup en m'envoyant une copie de l'arrangement ainsi que l'échelle des prix acceptés.

“Vous remerciant d'avance pour votre bonté,

“ J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

“ Votre humble serviteur,

(Signé) “ FELIX MAROIS.”

Voici la réponse de M. Mole :

*(Traduction)*

“ Dominion Textile Company, Limited,  
“ Montréal, 21 juillet 1906.

“ M. Félix Marois, Greffier,  
“ Conseils de Conciliation et d'Arbitrage,  
“ Bâtisse du Parlement, Québec, P. Q.

“ Cher Monsieur,  
“ Votre lettre du 20 courant a été reçue, et nous désirons vous remercier pour vos bons souhaits.  
“ A cause de la grande variété de travail, presque tout du travail à la pièce, il nous est impossible de donner aucun détail relativement aux prix payés.  
“ Nous comptons qu'il y aura les meilleurs résultats pour tout le monde.

“ Bien à vous,  
“ DOMINION TEXTILE COMPANY, LIMITED,  
“ A.-B. MOLE,  
“ Gérant-général.”

Je n'ai pas le moindre doute, Monsieur le Ministre, que mon intervention ait eu beaucoup à faire avec le règlement de cette difficulté, bien que les autorités de la manufacture ne semblent pas vouloir le reconnaître.

---

## LA GRÈVE DES EMPLOYÉS DE LA COMPAGNIE JAMES MACLAREN, A BUCKINGHAM, P. Q.

Dans le cours du mois d'août 1906, quelques employés aux scieries de la Compagnie James MacLaren, Ltée, à Buckingham, s'adressèrent au gérant, M. J.-E. Vallillée, pour lui demander une augmentation de salaire. Ils étaient payés \$1.25 par jour et désiraient avoir \$1.50.

Le gérant les renvoya à l'ouvrage, leur promettant une réponse dans quelques jours.

Ayant attendu une semaine et ne recevant pas de réponse, ils renouvelèrent leur demande. M. Vallillée leur répondit que ceux des employés qui n'étaient pas satisfaits de leur salaire n'avaient qu'à quitter les moulins et chercher de l'ouvrage ailleurs.

C'est alors que les ouvriers décidèrent de se former en union afin de se mieux protéger. Ils se mirent à l'œuvre immédiatement, et quelques jours plus tard, une association était fondée sous le nom de "L'Union Internationale des ouvriers de Buckingham." Une délégation, composée de quatre membres de l'Union, fut chargée de se rendre auprès de M. Vallillée, maire de Buckingham, et gérant de la compagnie MacLaren, pour l'informer que les ouvriers de tous les métiers, résidents à Buckingham, venaient de fonder une association, non pas dans le but de s'interposer entre les patrons et leurs employés, ni faire aucun embarras à l'industrie, mais afin de se mieux connaître et pouvoir se secourir mutuellement dans les temps de chômage ou en cas de maladie. La délégation devait en même temps renouveler la demande d'une augmentation de salaire pour les ouvriers employés aux scieries.

Les délégués se présentèrent le lendemain au bureau de la compagnie. Ils furent reçus par le gérant qui, après les avoir écoutés, leur demanda d'attendre encore jusqu'au lendemain pour une réponse.

Le 12 septembre, n'ayant pas encore reçu de réponse, les ouvriers décidèrent de se présenter tous ensemble devant le gérant. Ils se rendirent à son bureau et lui demandèrent de bien vouloir leur dire s'il allait leur accorder une augmentation de salaire.

M. le gérant les informa alors que leurs services n'étaient plus requis, et il ordonna immédiatement de fermer les portes du moulin.

M. Albert MacLaren, président de la compagnie, étant en voyage dans la Colombie Anglaise, les ouvriers ne purent pas se rendre jusqu'à lui pour exposer leurs griefs. Ils s'en retournèrent chacun chez eux, et, à partir de cette date, cinq cent cinquante ouvriers employés dans les moulins de la compagnie MacLaren se trouvèrent sans travail.

La compagnie payait en moyenne, à ses employés, \$5,000 de salaire par semaine.

Des citoyens de Buckingham essayèrent d'intervenir auprès de la compagnie pour faire cesser cette grève, qui nuisait considérablement au commerce de cette localité. Un comité d'arbitrage fut formé plus tard par les ouvriers, en vue d'arriver à un règlement à l'amiable. Mais tous ces moyens de conciliation furent refusés par la compagnie.

C'est alors que je crus bon d'intervenir et essayer d'appliquer la *Loi des différends ouvriers de Québec*. Après avoir consulté votre sous-ministre, M. S.

Lesage, je partis pour Buckingham, et le lundi, 1er octobre 1906, je me présentai au bureau de la compagnie. Je fus reçu par M. Albert MacLaren, qui venait d'arriver de la Colombie Anglaise. Lui ayant fait connaître le but de ma visite, j'exprimai l'espoir qu'une entente pourrait avoir lieu, s'il consentait à écouter les raisons des ouvriers. M. MacLaren me répondit de suite qu'il refusait toute discussion avec ses employés, et qu'il ne voulait avoir rien à faire, d'une façon ou de l'autre, avec l'Union ou des membres de l'union. Je lui demandai alors si c'était son désir que je fisse des démarches auprès de ses employés pour les engager à nommer un comité chargé de régler avec lui. M. MacLaren me déclara qu'il était satisfait de la situation actuelle. Le manque d'eau dans la rivière La Lièvre ayant empêché la descente des billots, il pouvait laisser ses moulins fermés quelques semaines. Et il mit fin à cette entrevue en me disant que le jour où il jugerait à propos d'entamer des négociations avec ses employés, il m'en informerait ou il leur ferait savoir.

Je quittai alors M. MacLaren, et je me rendis à la salle où se tenaient les ouvriers. Je les trouvai réunis en grand nombre, discutant la situation et devisant sur les moyens à prendre afin de pouvoir entrer en arrangement avec la compagnie. Après leur avoir expliqué que j'étais envoyé par le gouvernement de la province de Québec, afin d'appliquer la *Loi des différends ouvriers de Québec*, et essayer d'obtenir un règlement de leurs difficultés, je leur demandai s'ils acceptaient mes services et s'ils désiraient que je fisse des démarches en leur nom auprès de M. MacLaren, en vue de le faire consentir à recevoir une délégation et négocier des conditions de paix. Les ouvriers acceptèrent cette proposition et m'informèrent, par l'entremise de leur président, que leur demande était une augmentation de deux centins et demi de l'heure pour tous les employés. Cependant, afin de faciliter un arrangement à l'amiable, ils m'autorisèrent à régler avec M. MacLaren, s'il consentait à donner cette augmentation aux employés qui ne gagnaient que \$1.25 par jour, ceux qui recevaient plus consentant à retourner au travail pour le même salaire qu'ils recevaient avant la grève.

Je retournai chez M. MacLaren, le lendemain, et lui fis part de la proposition que les ouvriers m'avaient chargé de lui soumettre. M. MacLaren me répondit qu'il avait décidé de n'accorder aucune augmentation de salaire, même il ajouta qu'il n'était pas prêt à dire s'il reprendrait ses employés aux anciens salaires.

Alors voyant que M. MacLaren refusait absolument toute offre de conciliation, je me retirai et me rendis à la salle où m'attendaient les ouvriers. Je les informai que leur ancien patron refusait toute proposition de paix, étant bien résolu à tenir les portes de ses moulins fermées.

Avant de quitter la salle, un vote fut unanimement adopté remerciant le gouvernement de la province de Québec d'avoir envoyé un de ses officiers pour essayer de régler le différend qu'ils avaient avec la compagnie MacLaren.

Je quittai Buckingham le même soir pour revenir à Québec, avec l'intention d'y retourner quelques jours plus tard. J'étais sincèrement convaincu que les esprits finiraient par se calmer, et qu'alors un règlement à l'amiable serait possible.

Je dois vous dire, Monsieur le Ministre, que, jusque-là, les grévistes avaient été très paisibles. Ils n'avaient commis aucun acte de violence ou illégal, et rien ne me laissait prévoir la sanglante affaire qui eut lieu le 8 octobre.

Sur réception de votre dépêche, datée d'Ottawa le 9 octobre, je me rendis de nouveau à Buckingham, où j'arrivai le 10, à 1 heure p. m.

Après informations prises, je constatai qu'il n'y avait rien à faire pour moi ce jour-là. Sachant que vous étiez à Ottawa, je m'y rendis afin de recevoir vos instructions. Ayant considéré la situation avec l'honorable M. Gouin et l'honorable M. Turgeon, vous m'avez conseillé de retourner à Buckingham voir M. MacLaren, et tâcher de lui faire accepter des propositions de conciliation. C'est ce que je fis.

J'eus beaucoup de difficulté à rejoindre M. Albert MacLaren, président de la compagnie, et ce n'est que tard dans l'après-midi que je pus le rencontrer. Je lui demandai s'il était prêt à entrer dans la voie de la conciliation et de prendre en considération la proposition que je lui avais faite la semaine précédente, c'est-à-dire de donner une augmentation de deux centins et demi de l'heure à ceux de ses employés qui ne gagnaient que \$1.25 par jour, les autres consentant à retourner au travail à l'ancien salaire.

M. MacLaren me répondit qu'il ne voulait pas entamer aucune négociation avec moi sans consulter son aviseur légal, M. Aylen, qui, dans le moment, était en voyage d'affaire à Ottawa. Il me dit qu'il le consulterait à son retour et me ferait connaître sa décision.

Je compris alors que mon intervention était refusée, et que je n'avais plus rien à faire à Buckingham. Aussi, je revins immédiatement à Québec.

A mon retour, j'adressai la lettre suivante à M. MacLaren :

Québec, 12 octobre, 1906.

" M. ALBERT MACLAREN,

" Buckingham, P. Q.

" Cher monsieur,

" Comme conséquence de l'entretien que j'ai eu hier avec vous, dans votre bureau, à Buckingham, c'est mon devoir de mettre devant vous, par écrit, la

proposition de conciliation suivante, que je vous ai faite verbalement le 1er octobre courant :

“ Vos employés demandent une augmentation générale de salaire de 2½ cts. par heure, mais afin de faciliter un arrangement à l'amiable, ils m'autorisent à régler avec vous, si vous consentez à accorder cette augmentation à ceux qui ne sont payés que \$1.25 par jour, ceux qui gagnent plus consentant à retourner au travail pour le même salaire qu'ils avaient avant les difficultés.

Si vous acceptez cette proposition, veuillez m'en informer le plus tôt possible. Je me rendrai immédiatement à Buckingham, où je vous aiderai à remettre vos employés au travail et à donner à vos moulins toute l'activité qui y régnait avant la grève.

“ J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

“ Votre obéissant serviteur,

(Signé) “ FELIX MAROIS,

“ Greffier des Conseils de Conciliation et d'Arbitrage.”

M. MacLaren n'a jamais répondu à cette lettre, ni même en a-t-il accusé la réception.

---

## LE DIFFEREND DES CORDONNIERS-MONTEURS A L'EMPLOI DE MM. J.-B. BLOUIN & FILS, MANUFACTURIERS DE CHAUS- SURES, LÉVIS, P. Q.

Le 5 avril 1907, l'Union Protectrice des cordonniers-monteurs adressa une lettre à M. C. Blouin, représentant de la compagnie J.-B. Blouin & Fils, manufacturiers de chaussures, à Lévis, l'informant qu'à partir du 8 du même mois, il y aurait quelques augmentations dans l'échelle des prix payés jusqu'alors, ainsi que des changements dans la préparation de certaines parties de la chaussure durant le cours de sa fabrication.

Le même jour, je reçus une lettre de M. Cléophas Blouin, me transmettant la demande de ses employés, et m'informant qu'il désirait soumettre cette cause à un comité de conciliation, conformément aux dispositions de la *Loi des différends ouvriers de Québec*.

Avant de procéder à la nomination du comité de conciliation, je me rendis au bureau de M. Blouin, à Lévis, afin d'essayer à régler moi-même cette

difficulté au lieu de la soumettre à un comité de conciliation, vu que cette procédure est longue et nécessite un retard de trois ou quatre jours.

Après avoir examiné la demande des monteurs, je constatai que les prix qu'ils réclamaient étaient les mêmes que ceux payés par les fabricants de chaussures de Québec. Alors, je conseillai à M. Blouin d'accorder l'augmentation demandée par les monteurs, car autrement il s'exposait à perdre ses employés, qui pouvaient facilement obtenir du travail à Québec et à meilleures conditions.

M. Blouin accepta mon conseil. Immédiatement, il adressa la lettre suivante à l'Union des monteurs, et la difficulté fut ainsi réglée sans avoir eu recours à un comité de conciliation :

“Lévis, 8 avril, 1907.

“ MM. de l'Union Protectrice des

Cordonniers-Monteurs, Québec.

“ Messieurs,

“ Pour nous rendre à la demande contenue dans votre lettre du 5 courant, et à celle de votre comité consultatif, nous consentons, par les présentes, à partir du 8 courant, à payer 25 centins par caisse de plus que les prix payés avant le 1er mars, dans toutes les lignes de chaussures, excepté celle faite à la cheville, qui sera augmentée de 15 centins par caisse. Les faux caps seront de grandeur égale avec l'empeigne et amincis.

“ J.-B. BLOUIN & FILS.

“ Par CLÉOPHAS BLOUIN.”

---

#### LA GRÈVE DES CHARPENTIER ET MENUISIERS, A L'EMPLOI DE LA CIE DE NAVIGATION RICHELIEU & ONTARIO, A SOREL, P. Q.

Le 30 janvier 1907, environ quatre-vingt charpentiers et menuisiers, à l'emploi de la Cie de Navigation Richelieu & Ontario, à Sorel, quittèrent le travail parce que celle-ci refusait de leur donner une augmentation de salaire.

Quelques jours auparavant, ces ouvriers avaient demandé une augmentation de salaire de quinze pour cent, ainsi que le redressement de certains griefs. Il leur fut répondu de rester au travail, que leur réclamation serait étudiée, et qu'une réponse leur serait rendue bientôt.

Ils n'en entendirent plus parler.

Ils revinrent une seconde fois à la charge, et, dans une entrevue qu'ils eurent avec le capt. G. Johnston, surintendant-général, celui-ci leur annonça que la compagnie ne pouvait se rendre à leur demande. C'est alors qu'ils décidèrent de se mettre en grève.

Le lendemain, 31 janvier, un comité des ouvriers fut envoyé auprès des officiers de la compagnie pour tenter un arrangement à l'amiable. Le résultat de cette démarche ne se fit pas attendre bien longtemps, car après quelques explications de part et d'autre, le règlement suivant fut accepté par les deux parties :

“ Arrangement pris ce 31 janvier 1907, entre le capt. G. Johnston et M.-O. LeSieur, d'une part, représentant la Cie Richelieu & Ontario, et le comité représentant les menuisiers, charpentiers et calfats, d'autre part, savoir :

“ Que les ouvriers ci-haut mentionnés retourneront à l'ouvrage et recevront une augmentation de salaire suivant leur mérite individuel, tel qu'il sera recommandé par M. O. LeSieur.

(Signé)

“ Pour le comité des ouvriers :

“ DOLPHIS LATRAVERSE,

“ LOUIS GRAVEL,

“ F.-X. COURNOYER,

“ CALIXTE VENDAL,

“ F. LANDRY.

“

“ Représentant la Compagnie :

“ G. JOHNSTON,

“ OL. LESIEUR.

“ Sorel, 31 janvier, 1907.”

Tous les ouvriers furent satisfaits de cet arrangement. Ils retournèrent à l'ouvrage le 1er février, et travaillèrent comme si jamais la moindre difficulté n'avait existé entre eux et la compagnie.

Dès que je fus informé de cette grève, j'avais adressé des lettres à la compagnie et aux ouvriers, leur offrant mon intervention amicale pour le règlement de ce différend. Mais quand elles furent reçues, la difficulté n'existait plus, ayant été réglée à l'amiable le même jour.



Le 8 février, je reçus une lettre de M. C.-J. Smith, gérant général de la compagnie, me donnant les raisons apportées par les ouvriers pour justifier leur grève : ils demandaient une augmentation de 15 p. c. sur tous les salaires, et le renvoi du représentant actuel de la compagnie à Sorel. M. Smith dit qu'un grand nombre de ces ouvriers avaient déjà reçu une augmentation de salaire le 7 novembre 1906, et depuis cette date, d'autres demandes pour plus de gages avaient été favorablement accueillies. Il a été expliqué aux employés que l'intention de la compagnie était d'augmenter le salaire de leurs ouvriers aussitôt que telle augmentation serait recommandée par le contremaître et approuvée par le surintendant-général. M. Smith dit aussi que les gages payés aux employés de la compagnie, étaient les mêmes que ceux payés aux ouvriers du même métier travaillant dans les autres chantiers de la ville de Sorel.

Quant au renvoi du représentant de la compagnie, M. Smith dit dans sa lettre que cette demande a été refusée, et il termine en disant que les ouvriers, après avoir été une journée et demie en grève, sont retournés paisiblement au travail.

Je reçus également une lettre de l'un des représentants des ouvriers, m'informant que la grève avait été réglée à l'amiable, et que tous les ouvriers avaient repris le travail sur la promesse que la compagnie leur accorderait une augmentation de salaire.

Les choses allèrent bien jusqu'au milieu du mois de mars, alors que les ouvriers commencèrent à s'informer pour savoir s'ils allaient recevoir l'augmentation qui leur avait été promise. Jusqu'à cette date, une douzaine seulement de ces ouvriers avaient obtenu une légère augmentation. Ne recevant aucune information satisfaisante de la part de leurs supérieurs à Sorel, ils nommèrent trois délégués qui furent chargés de se rendre à Montréal, pour demander à M. Smith, gérant général de la compagnie, de bien vouloir remplir la promesse qui leur avait été faite lors de l'arrangement du 31 janvier.

Le 21 mars, ces trois délégués se rendirent à Montréal, où ils eurent une entrevue avec M. Smith, qui ne leur donna aucune réponse. Mais, à leur retour à Sorel, ils furent informés que la compagnie n'avait plus besoin de leurs services.

Une assemblée générale des ouvriers fut convoquée immédiatement, et il fut décidé d'informer le contremaître que la grève serait déclarée si la compagnie refusait de faire droit à leurs réclamations. Le 27, n'ayant reçu aucune réponse, ils quittèrent le travail au nombre de cent vingt.

Le 1er avril, je me rendis à Sorel afin d'essayer d'obtenir un règlement à l'amiable. Je me présentai aux bureaux de la compagnie, où je rencontrai M. le capt. G. Johnston, surintendant-général, et M. O. LeSieur, contremaître, avec qui je parlai longuement de la demande des ouvriers et des raisons que pouvait avoir la compagnie pour leur refuser une augmentation de salaire.

Finalement, ces messieurs me conseillèrent d'aller à Montréal voir le gérant général, M. C.-J. Smith, comme étant le seul officier de la compagnie autorisé à décider la question. C'est ce que je fis, et le lendemain matin je me présentai aux bureaux de la compagnie, rue St-Paul, où je fus reçu avec beaucoup de courtoisie par M. Smith. Il me donna toutes les informations dont j'avais besoin, mais il m'informa aussi qu'il ne pouvait rien me dire sur ce que la compagnie entendait faire au sujet de la grève de ses employés à Sorel, les directeurs n'ayant encore pris aucune décision à cet égard.

M. Smith m'informa que les directeurs devaient se réunir le 4 avril, et que toute décision prise au sujet de la grève me serait communiquée immédiatement.

Le 15 avril, n'ayant reçu aucune communication de la compagnie, je décidai de retourner à Montréal tenter un nouvel effort auprès de la direction, afin d'avoir une réponse définitive sur ce qu'elle entendait faire en vue d'un règlement à l'amiable avec ses ouvriers.

Le 16, je me présentai au bureau de M. C.-J. Smith, et lui offrit de nouveau mon intervention pour trouver une solution amicale au conflit. Je l'informai que les ouvriers étaient prêts à entrer en négociation avec la compagnie pour régler le différend par la conciliation, ou à soumettre les causes du litige à l'arbitrage, si l'on ne pouvait s'entendre à l'amiable,

M. Smith me répondit que le différend était réglé; que les ouvriers avaient volontairement abandonné le travail, et qu'ils avaient refusé de le reprendre quand ils en ont été requis par l'avis suivant que la compagnie leur a fait parvenir :

#### “COMPAGNIE DE NAVIGATION RICHELIEU & ONTARIO.

##### AVIS.

“ Les charpentiers et menuisiers à l'emploi de la Compagnie de Navigation Richelieu & Ontario, à Sorel, sont avertis, par les présentes, s'ils désirent continuer de travailler au service de la compagnie, de se présenter aux ateliers, lundi matin, le 8 avril, à 7 heures.

“ La compagnie n'étant pas responsable des outils laissés en sa possession, on est prié de les enlever immédiatement, et on peut se les procurer en s'adressant au contremaître général.

“ Par ordre,

“ G. JOHNSTON,

“ Surintendant des machines.

“ Approuvé,

“ C.-J. SMITH,

“ Gérant général.”

“ A présent, me dit M. Smith, la compagnie n'a plus besoin de leurs services, et elle n'en reprendrait pas un seul pour aucune considération.”

Devant cette réponse, qui ne me laissait aucune ouverture à des négociations, j'ai jugé que tout effort que je pourrais tenter serait inutile, et je suis revenu à Québec.

Le 23 avril, j'ai reçu une lettre de M. Rodolphe Forget, président de la Cie de Navigation Richelieu & Ontario, m'annonçant qu'en ce qui concernait la compagnie la grève était alors considérée comme finie. Tous les ouvrages se trouvant à peu près complétés pour la saison, la compagnie n'avait plus besoin des services des menuisiers en grève.

Cette décision de la compagnie de ne plus les employer, obligea un certain nombre d'ouvriers à quitter Sorel pour aller travailler ailleurs, soit à Montréal soit dans d'autres villes. Quelques-uns acceptèrent du travail chez d'autres patrons aux conditions qu'ils demandaient à la Compagnie du Richelieu.

Les salaires payés par la Compagnie du Richelieu aux charpentiers et menuisiers, variaient de \$1.25 à \$1.75, suivant l'habileté de l'ouvrier.

Dans une de mes conversations avec M. Smith, il m'avait laissé entendre que les salaires payés par la Cie du Richelieu à ses employés, étaient plus élevés que ceux payés aux ouvriers à l'emploi du gouvernement. Et il ajouta que les salaires payés par le gouvernement établissaient les gages courants dans Sorel.

Afin d'établir une comparaison des salaires payés par la compagnie et ceux payés par le gouvernement, je me suis rendu à ces ateliers, où un grand nombre de charpentiers et menuisiers sont employés, et je demandai quel était le salaire payé à ces ouvriers. Le surintendant me répondit que les salaires payés aux charpentiers et menuisiers, employés dans les ateliers du gouvernement, à Sorel, variaient de \$1.25 à \$1.90 par journée de dix heures de travail.

---

#### LA GREVE DES MOULEURS EN FER A L'EMPLOI DE LA “STANDARD FOUNDRY Co.”, LONGUEUIL, P. Q.

Le 13 mai 1907, trente mouleurs en fer, travaillant à la Standard Foundry Co., à Longueuil, refusèrent de reprendre le travail, prétendant que la compagnie avait violé l'entente qui existait entre elle et l'Union, en congédiant, le samedi précédent, un des membres du comité de l'Union, à cause de ses fonctions dans cette association.

Le 18 mai, étant à Montréal pour la grève des débardeurs, et ayant appris que la grève des mouleurs ne paraissait pas être en voie de règlement, je traversai à Longueuil et je demandai à avoir une conférence avec le gérant de la fonderie ou le contremaître. Ce qui me fut accordé, et immédiatement je fus présenté à M. Rhéaume, contremaître de l'établissement.

Je lui demandai quelles étaient les raisons qui avaient provoqué ce conflit. Il me répondit que c'était parce que le comité de l'Union voulait diriger l'établissement à sa guise.

La semaine précédant la grève, il avait engagé un ouvrier non unioniste. Le président du comité s'y opposa, prétendant que l'établissement, étant un atelier d'union, il ne pouvait y travailler que des membres de l'Union. Il jugea cette attitude du représentant de l'Union inconvenante et le congédia.

C'est alors que les membres de l'Union refusèrent de reprendre l'ouvrage sans leur camarade.

Les ouvriers prétendirent que la compagnie avait consenti à n'employer que des unionistes et avait accepté le nouveau tarif des salaires, fixé à \$2.75 par jour pour les mouleurs, et à \$2.40 pour les faiseurs de noyaux, et que le différend actuel avait été provoqué par la compagnie en vue de rompre ses engagements avec l'Union.

Toutefois, M. Rhéaume me dit que, bien que la compagnie avait consenti à payer les salaires exigés par l'Union, elle ne s'était jamais engagée à faire de sa fonderie un atelier fermé aux ouvriers qui n'en faisaient pas partie.

Je suggérai alors au gérant le moyen suivant pour régler cette difficulté à l'amiable :

La compagnie informera ses employés qu'elle consent à les reprendre à condition qu'ils fassent une enquête sérieuse et impartiale sur la conduite que l'ouvrier congédié a tenue dans ses ateliers, et qu'elle s'engage à le reprendre s'il est admis qu'il a bien agi.

Cette suggestion fut acceptée, et je me retirai sur la promesse que la compagnie m'informerait, par lettre, du résultat de cette proposition qu'elle allait faire à ses employés.

Le 23 mai, je reçus la lettre suivante de la Standard Foundry Co. :

---

---

(Traduction)

“Longueuil, P.Q., 23 mai 1907.

“M. Félix Marois,  
 “Greffier des Conseils de Conciliation,  
 “Québec, P.Q.

“Cher Monsieur,

“Au sujet de la grève des mouleurs qui a été déclarée le 13 mai à nos usines, nous devons vous dire que tous les ouvriers sont retournés au travail le 20 mai, les conditions restant pratiquement les mêmes qu'avant le 13, avec l'exception que le membre du comité que nous avons congédié, action de notre part qui avait précipité la grève, n'a pas été repris, l'Union des mouleurs ayant admis qu'il avait outrepassé ses devoirs.

“Nos travaux progressent favorablement, et avec de la bonne entente entre nos employés et nous-mêmes, nous prévoyons un avenir plus prospère qu'avant cette dernière difficulté.

“Votre très sincère,

“THE STANDARD FOUNDRY CO.

“Par M. WHITESIDE.”

---

### LA GRÈVE DES DÉBARDEURS A MONTRÉAL.

Les débardeurs, au nombre de mille huit cents, quittèrent le travail le lundi, 13 mai 1907, à six heures du soir, dans le but d'appuyer une demande d'augmentation de salaire faite, le 22 février, aux membres de la Fédération des expéditeurs qui représente, dans la ville de Montréal, toutes les grandes compagnies de navigation canadiennes.

A la suite de la grève de 1903, les compagnies de navigation et les débardeurs signèrent un engagement qui ne devait pas être rompu à moins d'un mois d'avis.

L'échelle de prix fixée et adoptée était rédigée comme suit :

Cargaison générale : 25c, l'heure, le jour, 30c la nuit ; grain, même prix ; charbon, pelletiers, 30c. jour et nuit ; autres ouvriers, 25c. jour et nuit ; bois de charpente, 25c. jour et nuit.

Charbon seulement : Pelletiers, 35c. le jour, 40c. la nuit : élévateurs, 35c. jour et nuit ; autres manœuvres, 25c. jour et nuit.

Bois seulement : 35c. jour et nuit pour les chargeurs ; 25c. et 27½c. pour les autres.

• Repas de nuit fournis par le navire. Travail du dimanche, double paye.

Quarts d'heure payés.

Pour se conformer à cet arrangement, les débardeurs adressèrent à la Fédération des expéditeurs la lettre suivante, qu'ils considérèrent comme étant un avis suffisant, aux termes de la dite convention :

• " Montréal, 22 février, 1907.

"Au secrétaire de la Fédération des expéditeurs.

" Cher monsieur,

" A une assemblée publique des débardeurs du port de Montréal, tenue le 20 février, j'ai reçu instruction d'écrire à la Fédération des armateurs, pour savoir s'il serait possible de donner aux débardeurs du port une légère augmentation dans leurs gages, et qui prendrait effet à l'ouverture de la navigation cette année. Les débardeurs du port voudraient attirer votre attention sur le fait que, depuis que nous avons reçu notre dernière augmentation, il y a environ quatre ans, le coût de la vie et le prix du loyer ont augmenté de 40 pour cent. Les débardeurs soumettent respectueusement ces points à la considération de la Fédération des expéditeurs, et seront heureux de nommer un comité pour discuter la question avec votre honorable association, afin que nous puissions en venir à des termes qui seront entièrement satisfaisants, tant à la Fédération qu'aux débardeurs du port.

" Espérant que nous n'aurons pas de désagréments, et dans l'expectative d'une réponse favorable, je vous prie de me croire,

" Votre tout dévoué,

W. MANSFIELD."

La Fédération des expéditeurs ne répondit pas à cette lettre, pour la raison qu'elle était écrite par l'Union des débardeurs, et que cette Union ne représentait pas les débardeurs intéressés dans la convention de 1903.

De plus, les armateurs syndiqués ont prétendu que l'arrangement intervenu entre les débardeurs et les compagnies était encore en force, et qu'avant qu'il puisse être rompu par les débardeurs, ces derniers devaient donner un avis officiel qu'ils désiraient une modification de l'échelle des salaires, conformément au dernier article de la convention de 1903, qui se lit comme suit :

" Cette entente restera en vigueur jusqu'à un mois d'avis, par une partie

---

ou par l'autre, désirant modifier, amender ou abroger les dits articles ; mais cet avis ne devra pas être donné entre les mois de février et de décembre. ”

Cet avis n'ayant pas été donné, cette année, ils ont considéré que la grève était, conséquemment, une violation de l'engagement pris en 1903.

Croyant être dans leur droit, et afin de ne pas prendre les membres de la Fédération par surprise, les débardeurs leur adressèrent une autre lettre le 13 de mai, dans laquelle ils réitéraient leur demande du 22 février. De plus, un comité se rendit, dans le cours de la journée, auprès des représentants de toutes les compagnies intéressées, les informant que si, à six heures du soir, ils n'avaient pas reçu de réponse favorable, ils ne seraient pas responsables des conséquences qui s'en suivraient.

Cet avis n'eût pas plus d'effet que les autres, et c'est alors que les débardeurs quittèrent les quais.

Le lendemain, il y eut des démarches de faites auprès des deux parties, notamment par Son Honneur le maire Ekers et M. Geo.-W. Stephens, président de la commission du port, pour discuter la situation et régler la grève au plus tôt.

Ces négociations n'eurent aucun résultat.

Le 15 mai, voyant que la solution du conflit devenait de plus en plus difficile et croyant que le département du Travail de la province de Québec ne pouvait se désintéresser de cette affaire, je partis pour Montréal, bien décidé à ne négliger aucun effort pour faciliter une entente entre les intéressés, dans l'intérêt du port national du Canada.

Le lendemain matin, je me présentai aux bureaux de la Fédération des expéditeurs, où je rencontrai M. F.-A. Acland, secrétaire du département du Travail d'Ottawa, qui avait reçu instruction de l'honorable M. Lemieux de rencontrer les débardeurs et les directeurs de la Fédération, pour les engager à soumettre le différend à l'arbitrage.

Quelque temps après notre arrivée, nous eûmes une conférence avec les directeurs de la Fédération des expéditeurs. Après quelques pourparlers, il fut décidé d'appliquer la loi fédérale, puisque déjà il y avait eu des négociations avec le département du Travail, à Ottawa. Cependant, l'on me demanda d'aider à M. Acland et d'épuiser tous les moyens à notre disposition pour régler le différend.

Durant le cours de la journée, nous eûmes plusieurs pourparlers avec les débardeurs et le syndicat des armateurs, et finalement il fut décidé qu'un comité des débardeurs, accompagné des représentants des départements du Travail d'Ottawa et de Québec, se rendrait au bureau des armateurs pour dis-

cuter la situation avec eux. A cinq heures du soir, cette conférence eut lieu. Après une assez longue discussion, les armateurs soumièrent la proposition suivante :

“La Fédération des expéditeurs du Canada et la compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien offrent, sans préjudice, aux débardeurs du port de Montréal, une augmentation de salaire de deux centins et demi (2½) par heure de travail, de jour et de nuit, avec l’entente que ces taux resteront en force jusqu’au départ de Montréal du dernier navire océanique de la saison 1907. Si cette offre n’est pas considérée acceptable, les compagnies susdites consentent à soumettre la question des salaires à l’arbitrage, à condition que les travailleurs reprennent l’ouvrage sur le champ, dans lequel cas la décision des arbitres prendra effet à partir de vendredi, 17 mai 1907, et il sera bien compris que les taux fixés par les arbitres devront rester en force jusqu’au départ de Montréal du dernier navire océanique de la saison 1907.

“ Ces deux offres pourront être acceptées jusqu’au vendredi, 17 mai 1907, à midi.

“ (Signé) HUGH-A. ALLAN,

“ Président de la Fédération des expéditeurs du Canada.

“ (Signé) D. McNICOLL,

“ Vice-président Cie chemin de fer Pacifique Canadien.

“ En présence de

“ (Signé) THOMAS ROBB.

“ Montréal, jeudi, 16 mai, 1907.”

Les délégués des débardeurs ne voulurent pas discuter cette proposition, mais se retirèrent pour aller soumettre la chose à leurs camarades.

Dans la soirée, les débardeurs se réunirent à leur salle pour recevoir le rapport de leurs délégués.

La proposition de la Fédération des expéditeurs leur fut soumise par le président de l’Union des débardeurs. Après avoir expliqué ce que représentait, par jour, l’augmentation qui leur était offerte, il demanda à l’assemblée si elle acceptait la proposition des armateurs. C’est au milieu d’un enthousiasme indescriptible que la réponse fut donnée, Toutes les mains se levèrent pour refuser cette offre. Il fut unanimement résolu de s’en tenir à l’augmentation demandée.

Le lendemain, à midi, le président de l’Union des débardeurs se rendit



au bureau de la Fédération des expéditeurs, pour les informer que les débardeurs ne voulaient pas accepter leur offre pour aucune considération, et qu'ils s'en tenaient à leur première réclamation.

Après le départ du président de l'Union, les officiers des armateurs se réunirent de nouveau. La situation fut discutée pendant près d'une heure, puis, finalement, ils décidèrent de remplacer leur première proposition par l'offre suivante :

“ La Fédération des expéditeurs du Canada et la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique offrent, encore une fois, sans préjudice, aux débardeurs du port de Montréal, une augmentation de gages de deux centins et demi ( $2\frac{1}{2}$ ) pour chaque heure de travail jour et nuit, et de soumettre incessamment à l'arbitrage la question d'une autre augmentation ne devant pas dépasser deux centins et demi ( $2\frac{1}{2}$ ) l'heure de travail, jour et nuit, à condition que les débardeurs reprennent immédiatement le travail, et à condition que le taux des salaires mentionné plus haut de deux centins et demi l'heure de travail jour et nuit, ou tout autre taux qui pourrait être fixé par l'arbitrage, restera en vigueur jusqu'au départ du dernier paquebot transatlantique venant à Montréal, saison de 1907.

“ Un arbitre représentera la Fédération des expéditeurs du Canada et la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique ; un autre représentera les débardeurs du port de Montréal, et un troisième sera choisi par les deux précédents. Si les deux arbitres choisis en premier lieu ne peuvent s'entendre sur le choix du troisième arbitre, un juge de la Cour Supérieure sera prié de le choisir.

“ La décision de la commission d'arbitrage sera péremptoire et liera les deux parties en cause ; elle restera en vigueur jusqu'au départ du dernier paquebot transatlantique venant à Montreal, saison 1907. Les arbitres feront tout en leur pouvoir pour amener un règlement de la présente grève d'ici au 25 mai.

“ Cette offre est sujette à l'approbation des débardeurs jusqu'à neuf heures samedi matin, 18 mai, 1907.

“ (Signé) HUGH-A. ALLAN,

“ Président de la Fédération des expéditeurs du Canada.

“ (Signé) D. McNICOLL,

“ Vice-président Cie. chemin de fer Pacifique Canadien.

“ En présence de

“ (Signé) THOMAS ROBB.

Montréal, vendredi 17 mai, 1907.”

Cette dernière proposition fut soumise à une assemblée des débardeurs. Plusieurs orateurs adressèrent la parole, et tous engagèrent les débardeurs à accepter l'offre des armateurs, qu'ils considéraient comme étant le meilleur arrangement qu'ils pouvaient obtenir dans les circonstances.

Le vote fut pris à main levée, et une dizaine seulement se prononcèrent pour l'acceptation de deux centins et demi d'augmentation, avec arbitrage pour la différence, et la grande majorité de l'assistance déclara ne pas vouloir des offres de la Fédération des expéditeurs.

Par cette décision des débardeurs, les négociations que nous avions commencées quelques jours auparavant, se trouvèrent rompues. Alors nous avons compris, M. Acland et moi, que nous n'avions plus rien à faire à Montréal. Je partis le même jour pour Longueuil, où j'allai offrir mes services pour le règlement du différend survenu entre la Standard Foundry Co., et quarante de ses employés.

Après mon départ de Montréal, les débardeurs se réunirent de nouveau pour reconsidérer l'offre des armateurs qu'ils avaient refusé d'accepter la veille. Après discussion, ils décidèrent comme corps, indépendamment de l'Union, de retourner au travail, à raison de deux centins et demi de l'heure d'augmentation, jour et nuit, quittes à soumettre l'autre moitié à une commission d'arbitrage.

La grève se trouvait, par ce fait, terminée.

A sept heures, le même soir, plus de douze cents débardeurs reprenaient le travail aux conditions suivantes, offertes par les compagnies :

Cargaison générale : 27½c. par heure de jour, et 32½c. la nuit ; grain léger ou lourd, 27½c. par heure de jour, et 32½c. la nuit ; pelleteurs de charbon, 32½c. par heure de jour et de nuit ; autres journaliers, 27½c. par heure de jour, et 32½c. la nuit ; bois de construction, 27½c. par heure de jour, et 32½c. la nuit.

Charbon seulement : pelleteurs, 37½c. par heure de jour, et 42½c. par heure de nuit ; élévateurs, 37½c. par heure de jour, et de nuit ; autres journaliers, 27½c. par heure de jour, et 32½c. par heure de nuit.

Bois seulement : chargeurs, 37½c. par heure de jour et de nuit ; autres journaliers, 27½c. par heure de jour, et 32½c. par heure de nuit.

Les soupers de minuit fournis par le navire.

Le travail du dimanche payé double.

Les quarts d'heure payés.

Tout temps d'attente après 7 hrs. p.m., payé moitié prix, et seulement à compter du moment où l'ordre aura été donné de se rendre au quai.

Les gréements, dégréements et changements seront payés au taux de 27½c. par heure de jour et de nuit.

De son côté, l'Union des débardeurs adressa une requête à l'honorable M. Lemieux, ministre du Travail, à Ottawa, le priant d'instituer un tribunal d'arbitrage en vertu de l'Acte des conflits industriels de 1907 : ce qui lui a été accordé.

Les compagnies de navigation ont accepté l'arbitrage demandé par l'Union des débardeurs, et elles ont choisi comme leur arbitre, M. G.-W. Stephens, président de la commission du port de Montréal.

L'Union des débardeurs a choisi M. Jos Ainey, président de l'Union des charpentiers-menuisiers, comme son représentant.

D'un commun accord, ces deux messieurs ont sollicité le concours de Sa Grandeur Mgr Bruchési, archevêque de Montréal, estimant qu'ils ne pouvaient trouver personne de mieux qualifié et plus capable de mener à bonne fin une aussi délicate entreprise.

Je ne crois pas, d'ailleurs, que les deux parties en présence eussent pu désirer un tribunal d'arbitrage mieux constitué dans son ensemble, et j'ai tout lieu de croire que toute difficulté sera sous peu aplanie à la satisfaction de tous.

Ainsi s'est terminée cette malheureuse grève qui a fait perdre des milliers de piastres aux compagnies de navigation, aux débardeurs et au commerce en général.

---

## LA GRÈVE CHEZ G.-T. DAVIE & FILS, BASSIN DE RADOUB, A ST-JOSEPH DE LÉVIS

Le 25 mai 1907, quarante ouvriers employés au rivetage des chaudières à vapeur, chez MM. G.-T. Davis & Fils, au Bassin de radoub, à St-Joseph de Lévis, quittèrent le travail parce que l'un de leur camarade venait d'être congédié.

La chose se fit sans bruit, et les ouvriers ne se donnèrent même pas la peine d'en informer leur patron.

Deux semaines après avoir quitté leur travail, les ouvriers commencèrent à s'inquiéter, vu qu'aucune démarche ni aucune offre n'avaient été faites par leur patron pour les engager à retourner au travail.

Ils décidèrent alors de nommer une délégation chargée de venir réclamer mes services pour tenter un règlement à l'amiable.

Je reçus cette délégation à mon bureau. Je leur posai plusieurs questions sur les raisons qui avaient motivé leur décision d'abandonner le travail. Ils me répondirent qu'un de leur camarade ayant été congédié, ils crurent bien faire de se mettre en grève, afin de forcer les patrons à le reprendre. Ils n'avaient aucune autre plainte à formuler contre eux. Ils étaient bien traités et bien payés. Ils avouèrent ne pas savoir pourquoi leur camarade avait été renvoyé.

Alors je leur dis que, suivant moi, ils avaient eu tort d'abandonner leur travail sans avoir, au moins, demandé des explications à M. Davie, et que le seul moyen pour eux de régler la difficulté, c'était d'admettre leur erreur, comme doivent le faire des hommes sages, et de retourner tous ensemble auprès de leur patron lui demander de les reprendre. Je leur promis que s'ils acceptaient cette proposition, j'irais immédiatement rencontrer M. Davie pour l'engager à les reprendre tous et à les réintégrer dans les mêmes positions qu'ils avaient avant la grève. Je leur promis aussi que je ferais enquête sur les causes du renvoi de leur camarade, et que, s'il y avait lieu d'intervenir pour le faire réinstaller, c'était mon devoir d'agir le plus tôt possible.

Ce moyen de régler leur difficulté fut accepté par les ouvriers.

Je me rendis de suite au Bassin de Radoub, où j'eus une entrevue avec M. Davie. Je lui fis part de la démarche que ses employés en grève venaient de faire auprès de moi, et je lui soumis la proposition que je leur avais faite et qu'ils avaient acceptée. Je lui demandai s'il avait objection à reprendre ses employés s'ils se présentaient aux usines et demandaient du travail.

M. Davie me répondit qu'en considération des démarches que j'avais faites comme représentant du gouvernement, et pour témoigner de ses bonnes dispositions envers ses employés, il consentait à les reprendre tous.

Quant à celui qu'il avait congédié, il ne pouvait le reprendre parce qu'il était devenu incontrôlable. Cet ouvrier ne voulait pas se soumettre aux ordres que lui donnait le contremaître qu'il avait récemment engagé. Il avait toléré son insubordination pendant deux semaines, et, finalement, pour maintenir l'autorité de son contremaître, il avait été forcé de le destituer.

Je communiquai aux ouvriers la réponse de M. Davie, et ils admirèrent le bien fondé des raisons données pour le renvoi de leur camarade.

Tous retournèrent au travail le 10 juin, et depuis cette date, la bonne entente règne entre le patron et les employés au bassin de radoub.

## LA GREVE DES EMPLOYÉS À LA FILATURE "PENMANS LIMITED," A ST-HYACINTHE.

Au commencement du mois de mai dernier, les employés de la manufacture de lainages et tricots "Penmans Limited", à St-Hyacinthe, se formèrent en association de travail sous le nom de la Fédération des Ouvriers Textiles de St-Hyacinthe.

Quelques jours plus tard, ils adressèrent la lettre suivante à la compagnie :

" St-Hyacinthe, 13 mai, 1907.

" Au Surintendant de la  
" Penmans Limited Coy ",  
St-Hyacinthe.

Monsieur,

" A une assemblée des membres de la Fédération des Ouvriers Textiles de St-Hyacinthe, il a été proposé et résolu :

" 1° Attendu que le coût de la vie a beaucoup augmenté depuis quelques années, et que vos employés ne peuvent plus vivre avec le salaire actuel qui leur est accordé, ils demandent à l'administration l'augmentation suivante :

" Que le minimum des gages à l'avenir soit fixé à \$1.25 par jour ;

" Que les salaires actuels de \$1.25 à \$1.40 inclusivement soient augmentés de 15% ;

- " Que les salaires actuels au-dessus de \$1.40 à \$1.50 inclusivement reçoivent une augmentation de 5% ;

" Que les mêmes augmentations soient accordées aux employés à la pièce d'après la moyenne de leur salaire journalier ;

" Que cette demande soit adressée au surintendant par le secrétaire-archiviste, lui demandant une réponse pour jeudi, le 16 mai 1907.

" Espérant que vous prendrez ces demandes en considération, nous demeurons vos employés dévoués.

"Les membres de la Fédération des ouvriers textiles de St. Hyacinthe,

(Signé)

" J.-A. ROULEAU,  
Secrétaire."

Le 15 mai, le surintendant de la compagnie répondit aux ouvriers par la lettre suivante :

*(Traduction)*

“ St. Hyacinthe, 15 mai, 1907.

“ J.-A. Rouleau, écr.,

“ Boîte 580, St. Hyacinthe.

“ Cher Monsieur,

“ Votre faveur du 13 courant reçue, et en réponse nous vous informons qu'elle a été envoyée à Paris, Ont., pour être soumise à la considération du bureau de direction de la compagnie,

“ Votre sincère,

“ PENMANS LIMITED.

“ Par CHAS. M. HEDDLE.”

Le 28 mai, le gérant général de la compagnie se rendit à St. Hyacinthe, et informa les ouvriers qu'une augmentation serait accordée pour certaines lignes d'ouvrage et refusée pour d'autres.

Le même soir, les ouvriers, au nombre d'environ 400, se réunirent à leur salle pour décider s'ils devaient accepter ou refuser la nouvelle échelle de salaires adoptée par la compagnie.

Le sentiment de la très grande majorité était de cesser le travail immédiatement. Mais après avoir entendu plusieurs orateurs, qui leur conseillèrent de ne précipiter aucun mouvement avant d'avoir épuisé tous les moyens de conciliation, il fut décidé d'ajourner cette assemblée au lendemain soir.

Le 29, les ouvriers se réunirent de nouveau, et après une longue discussion, ils en vinrent à la conclusion qu'il fallait réclamer une augmentation, non pas de douze et demi à quinze pour cent, mais de vingt pour cent.

Ils décidèrent aussi de donner à la compagnie jusqu'au 10 juin pour répondre à cette nouvelle demande, et si, ce jour-là, une réponse favorable n'avait pas été reçue, ils cesseraient le travail.

Cette décision fut communiquée à la compagnie par le président général de la Fédération des ouvriers textiles du Canada, dans la lettre suivante :

---

“Montréal, 30 mai 1907.

“ A la Compagnie Penmaus (Limitée),  
 .. St-Hyacinthe, Qué.

“ Messieurs,

“ A une assemblée tenue le 29 du courant, les employés de votre manufacture, à St-Hyacinthe, ont décidé à l'unanimité de demander une augmentation générale de 20% sur leur salaire.

“ Nous osons croire que vous comprendrez qu'il est dans l'intérêt de toutes les parties intéressées qu'une réponse définitive et favorable leur soit transmise avant le 10 juin prochain.

“ Et croyez-moi, votre tout dévoué,

(Signé)

“ W. PAQUETTE,

“ Président Général,

“ F. O. T. du C. ”

Le premier juin, la compagnie congédia le président, le vice-président, le secrétaire et un autre employé, à cause de leur adhésion à l'Union Textile.

Le 10 juin, n'ayant reçu aucune réponse de la compagnie, les ouvriers quittèrent le travail.

Quelques heures plus tard, la compagnie faisait afficher sur les portes de la manufacture, l'avis suivant :

“ Comme les employés ne sont pas venus travailler, la manufacture sera fermée indéfiniment, et les augmentations de salaires offertes par la compagnie sont retirées. Les ouvriers qui consentent à travailler sous les anciennes conditions, peuvent donner leurs noms au bureau général ou à chaque contre-maitre des départements.

“ PENMANS. ”

Un comité composé de l'honorable sénateur Dessauls, de M. le maire St-Jacques et de MM. Beauparlant et Morin, députés du comté, eurent une entrevue avec les autorités de la compagnie, pour tâcher d'arranger les choses, mais sans aucun succès.

Le 12 juin, je partis pour St-Hyacinthe, et le lendemain matin, je me présentai au bureau de la compagnie, où je fus reçu par M. Chas. M. Heddle,

surintendant. Après une très longue conférence, il fut convenu qu'un comité des ouvriers serait reçu le lendemain, pour discuter les bases d'une entente.

A ma suggestion, un comité de quatre des employés à la filature fut immédiatement nommé, et le lendemain je me présentai avec eux aux bureaux de la compagnie.

La discussion dura toute l'avant-midi. Finalement, la conférence fut ajournée avec l'entente que je préparerais un projet de règlement que je ferais accepter par les ouvriers d'abord, et que je soumettrais ensuite à la compagnie.

Dans l'après-midi, je préparai un règlement qui, suivant moi, pouvait être accepté par les deux parties, et le soir je le soumis à la considération des ouvriers, réunis dans leur salle.

C'est après une longue discussion et une énergique opposition de la part d'un groupe d'employés qui ne voulaient pas accepter l'arrangement proposé, que le vote au scrutin secret fut pris.

Sur les quatre cents membres qui assistaient à l'assemblée, cinquante-trois seulement enrégistrèrent leur vote dans la négative.

Je me rendis immédiatement à la résidence de M. Heddle, surintendant général de la compagnie, pour lui soumettre les conditions auxquelles les ouvriers avaient décidé de retourner au travail.

Après quelques pourparlers, elles furent acceptées par M. Heddle, ce qui mit fin à la grève.

Voici le règlement qui a été accepté :

" Les employés de la filature "Penmans Limited," à la suggestion de M. Félix Marois, officier du département du Travail de la province de Québec, ont l'honneur de soumettre qu'ils ont décidé de retourner au travail lundi prochain, le 17 du mois de juin courant, aux conditions suivantes :

" 1°. Les employés qui ont été renvoyés parce qu'ils faisaient partie de l'Union Textile, seront réinstallés dans les positions qu'ils occupaient avant leur renvoi ;

" 2°. L'augmentation de salaire offerte par la compagnie "Penmans Limited" le 38 mai dernier, sera mise en force à la reprise du travail ;

" 3°. Que la compagnie promette de prendre en considération à l'avenir, toute demande d'augmentation de salaire que ses employés pourront lui faire individuellement, et que satisfaction leur soit donnée conformément aux recommandations du surintendant, M. Chas. Heddle ;



---

“ 4°. Que la Compagnie fasse en sorte qu'à l'avenir la distribution du travail sur les “jacks” soit faite de manière à ce qu'il y ait moins de changement possible dans les lignes d'ouvrage, afin de diminuer la perte de temps des fileurs.”

Avant la reprise du travail, le lundi matin, les employés assistèrent à une grand'messe qu'ils firent célébrer à la cathédrale, à 6 hrs. a.m., et à 7 hrs. tous se rendirent aux moulins reprendre les positions qu'ils avaient quittées la semaine précédente.

C'est en ma présence que les machines et métiers de cette importante filature furent mis en mouvement.

Après avoir fait l'inspection de tous les départements, en compagnie du président et du secrétaire de l'Union, afin de m'assurer que tout était en pleine activité, je pris congé des officiers de la Compagnie et de ses employés, leur exprimant l'espoir que les conditions de paix qu'ils venaient d'inaugurer dureraient toujours, non seulement dans leur propre intérêt, mais aussi dans celui du commerce et des autres industries de la jolie et florissante petite ville de St. Hyacinthe.

Avant mon départ de St. Hyacinthe, plusieurs citoyens, parmi lesquels le maire et le député à la Législature, sont venus m'exprimer leur reconnaissance pour les services que j'avais rendus dans la circonstance, et se sont déclarés enchantés des résultats obtenus par l'application de la “Loi des différends ouvriers de Québec.”

Humblement soumis,

FÉLIX MAROIS,

Greffier des conseils de conciliation et d'arbitrage.

---

## VI

## INSPECTION DES ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS ET DES EDIFICES PUBLICS.

---

Par ordre-en-Conseil du 27 juin 1893, la province de Québec a été partagée en trois divisions pour les fins de l'inspection des établissements industriels, savoir :

La division de Québec—Comprenant les districts judiciaires de Québec, Trois-Rivières, Beauce, Montmagny, Kamouraska, Chicoutimi, Saguenay, Rimouski et Gaspé.

La division des Cantons de l'Est—Comprenant les districts judiciaires de Bedford, Saint-François et Arthabaska ;

La division de Montréal—Comprenant les districts judiciaires de Montréal, Ottawa, Pontiac, Terrebonne, Joliette, Saint-Hyacinthe, Beauharnois, Iberville et Richelieu.

### PERSONNEL DU SERVICE

Inspecteurs : M. Louis Guyon, inspecteur-en-chef, 9 rue St-Jacques, Montréal ; MM. James Mitchell et O.-J. Monday, 9 rue St-Jacques, Montréal ; MM. P.-J. Jobin et Félix Marois, Hôtel du Gouvernement, Québec ; R.-H. Gooley, Coaticooke.

Inspectrices : Madame Louisa King, 9 rue St-Jacques, Montréal ; Mademoiselle Alice De Guise, Hôtel du Gouvernement, Québec.

### BUREAU DES EXAMINATEURS DES INSPECTEURS DE CHAUDIERES A VAPEUR.

MM. William Laurie, E.-O. Champagne et Louis Arpin, de Montréal ; M. Joseph Samson, de Lévis, et M. F.-X. Drolet, de Québec.

Arrêté en Conseil No 183, du 28 mars 1907, concernant l'inspection des chaudières à vapeur et conduites à vapeur et moteurs dans les fabriques de beurre et de fromage, publié dans la *Gazette Officielle* du 6 avril 1907, page 647.

## CHAMBRE DU CONSEIL EXECUTIF

---

Québec, 28 mars 1907.

Présent : Le LIEUTENANT-GOUVERNEUR en Conseil.

Attendu que par un arrêté en conseil portant la date du 19 juillet 1894, le règlement suivant a été approuvé sous l'autorité de l'acte 57 Vic., ch. 30 :

“ 31. Sont exemptées de l'application de la loi 57 Vic., ch. 30, relativement à l'inspection des bouilloires et conduites à vapeur et moteurs, toutes les fabriques de beurre et de fromage de la province.”

Attendu que les inspecteurs officiels des établissements industriels ont, à plusieurs reprises, signalé au gouvernement les dangers pour la vie des personnes, résultant de cette exemption si complète, et qu'il est désirable, à tous les points de vue, que la loi commune soit appliquée indistinctement à tous les établissements industriels de la province ;

Il est ordonné que le No 31 des règlements approuvés par Son Honneur le lieutenant-gouverneur en conseil, à la date du 19 juillet 1894, soit rescindé et remplacé par le suivant :

“ L'inspection des chaudières à vapeur et conduites-vapeur et moteurs, dans les fabriques de beurre et de fromage, ne sera obligatoire que tous les deux ans, et le coût de telle inspection ne devra pas excéder deux piastres et cinquante centins pour chaque établissement.”

GUSTAVE GRENIER,

Greffier du Conseil Exécutif.

Arrêté en Conseil No 231, du 26 avril 1907, concernant les règlements pour l'inspection des chaudières à vapeur, etc., publié dans la *Gazette Officielle* du 4 mai 1907, p. 764.

## CHAMBRE DU CONSEIL EXECUTIF

---

Québec, 26 avril 1907.

Présent : Le LIEUTENANT-GOUVERNEUR en Conseil.

Il est ordonné que les règlements, au nombre de trente et un, concernant l'inspection des chaudières à vapeur, soupapes de sûreté, manomètres, etc., approuvés par Son Honneur le lieutenant-gouverneur en conseil, sous l'auto-

rité de l'acte 57 Vic., ch. 30, à la date du 19 juillet 1894, et amendés par l'ordre en conseil No 183, du 28 mars 1907, soient complétés par l'addition des règlements suivants, et cela sous l'autorité de l'acte 7 Ed. VII, ch. 39.

32. La province sera divisée par districts pour les fins de l'inspection des chaudières à vapeur. Cette division sera faite soit par le ministre des Travaux publics, soit par l'inspecteur en chef des établissements industriels. Chaque inspecteur de chaudière à vapeur sera muni d'une carte signée par l'inspecteur en chef des établissements industriels, indiquant les comtés situés dans son district d'inspection.

33. Le coût de l'inspection d'une chaudière à vapeur dont la surface de chauffage ne dépassera pas quinze pieds carrés, sera de \$2.50; le coût de l'inspection d'une chaudière à vapeur dont la surface de chauffage dépassera quinze pieds carrés, sera de \$5.00.

34. Les inspecteurs des chaudières à vapeur seront tenus de faire l'inspection annuelle de toutes les chaudières à vapeur des établissements industriels situés dans leurs districts respectifs, sauf les chaudières des fabriques de beurre et de fromage, lesquelles ne devront être inspectées que tous les deux ans.

35. Les inspecteurs de chaudières à vapeur devront donner avis de leur visite aux industriels dix jours avant de se rendre sur les lieux. Lorsqu'un industriel négligera de préparer sa chaudière pour l'inspection, ou que, pour des causes dont l'inspecteur ne peut être tenu responsable, l'inspection de la chaudière ou des chaudières devra être remise, l'inspecteur aura droit à une indemnité de la part du patron pour ses dépenses de voyage.

36. Les inspecteurs des chaudières à vapeur pourront faire l'examen des ingénieurs de troisième et de quatrième classe, ainsi que les chauffeurs, et leur accorder des certificats de compétence. Pour obtenir un diplôme de première ou de deuxième classe, les aspirants ingénieurs devront subir leur examen devant les examinateurs des inspecteurs des chaudières à vapeur nommés en vertu de la loi.

GUSTAVE GRENIER,  
Greffier du Conseil Exécutif.

#### INSPECTEURS DES CHAUDIERES A VAPEUR

Noms des personnes ayant qualité pour faire des inspections de chaudières à vapeur requises par l'acte 57 Victoria, chapitre 30, selon les dispositions de l'arrêté en conseil No 231, du 26 avril 1907.

Robert McKay,	de Québec.	O.-E. Granberg,	de Montréal.
E.-D. Montgomery,	"	Charles-O. Granberg,	"
Joseph Samson,	de Lévis.	Joseph Martineau,	"
J.-A. Samson,	"	J.-E. Huntingdon,	"
Napoléon Samson,	de la Rivière-du-Loup	Richard Marchand,	"
(en bas).		F.-X. Lavigne,	"
		H. Denis,	"

A.-E. Pontbriand,	de Sorel.	F. Carroll,	de Montréal.
J.-E. Beauchemin,	"	Louis Arpin,	"
Joseph Massé,	de Grandby.	Charles Allard,	"
Alfred-L. Moulton,	de Coaticook.	A. York,	"
Achille Lamothe,	de St-Bonaventure d'Upton.	D. Morin,	"
Ovide Lamothe,	"	A. Toutant,	"
A.-J. Loiselle,	de Farnham.	Lact. Paquin,	"
James Kay,	de Aylmer.	E. Valiquette,	"
W.-H. Monks,	de Pointe-Claire	J.-W. Harris,	"
A.-P. Robb,	de Toronto.	W. Leclaire,	"
Oliver P. St-John,	"	Charles Eids,	"
George Davis Fowler,	"	Rosario Drouin,	"
E.-A. Atkins,	de Montréal et Toronto.	J.-R. Guillemette,	"
F.-W. Donaldson,	"	William Laurie,	"
Québec, 30 juin 1907.		E.-O. Champagne,	"
		C.-E. Goodwin,	"
		G.-E. Champagne,	"
		G.-L. Morrison,	"
		J.-E. Jones,	"

## RAPPORT DE M. GUYON, INSPECTEUR-EN-CHEF.

Montréal, le 30 juin, 1907.

A l'honorable W.-A. Weir,

Ministre des Travaux Publics et du Travail.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur l'inspection des Etablissements Industriels et des Edifices Publics de la Division de Montréal pour l'année finissant le 30 juin 1907, en même temps qu'un aperçu succinct sur le fonctionnement général du service placé sous ma surveillance.

## OBSERVATIONS GENERALES.

Avant de vous entretenir des progrès réalisés par vos Inspecteurs et Inspectrices dans l'application de notre loi pour la protection des ouvriers, ainsi que des réformes obtenues au point de vue de la sécurité générale dans les édifices publics, veuillez me permettre, Monsieur le Ministre, de vous exposer aussi brièvement que possible l'état actuel de notre législation pour la protection des ouvriers dans notre province

Cette loi, qui a déjà tant fait pour la protection morale et physique des travailleurs, cette loi qui protège l'enfant, la jeune fille, qui défend l'adulte contre la parcimonie et le laisser-faire souvent criminel des corporations et que cependant certains légistes persistent à considérer comme un simple règlement de police, s'est remarquablement développée depuis sa mise en force en 1898.

En présence de l'activité toujours croissante de notre industrie, et s'inspirant des réformes introduites dans les lois ouvrières des autres pays, nos législateurs, en réponse aux revendications ouvrières, aux sollicitations des inspecteurs ont, d'année en année, introduit des réformes importantes dans cette partie de nos statuts, rendant, pour ainsi dire, méconnaissable notre ancienne loi des manufactures d'il y a vingt ans.

Malgré l'efficacité incontestable de notre législation ouvrière en matière de protection, nous étions cependant distancés et laissés loin en arrière d'autres pays par l'absence totale de prescriptions relatives à l'instruction des enfants, prescriptions sans lesquelles toute loi ouvrière est incomplète et stérile comme facteur pour l'élévation morale et intellectuelle du peuple ouvrier.

Notre législature en prescrivant que tout garçon ou toute jeune fille de quatorze à seize ans devrait désormais savoir lire et écrire avant d'entrer à la fabrique, ou tout au moins, se préparer à satisfaire aux nouvelles exigences de la loi par la fréquentation d'une école du soir, nous a d'un seul coup placés au niveau intellectuel des autres pays en matière de législation ouvrière.

Pour ne citer que les grandes lignes de la loi des établissements industriels telle qu'elle nous est revenue de la Chambre à la dernière session, nous aurons désormais comme point de départ fixe pour l'entrée à la fabrique :

Age des enfants, 14 ans pour les garçons comme pour les filles.

Obligation de savoir lire et écrire, ou prouver qu'ils assistent à une école du soir, par la production d'un certificat signé par l'instituteur.

Le certificat d'âge réglementaire devra être remplacé par une déclaration assermentée, si l'inspecteur a des doutes sur l'âge de l'enfant.

Obligation des patrons à tenir un registre pour l'inscription des noms et des adresses des employés.

## INSPECTION DES CHAUDIERES.

Division des arrondissements dans lesquels chaque inspecteur devra fonctionner.

Adoption d'un tarif des honoraires pour l'inspection.

Abrogation de l'article 31 des règlements des chaudières à vapeur remettant les chaudières de beurreries et de fromageries sur la liste des appareils protégés par la loi.

Clause importante fixant définitivement les droits des inspecteurs employés par les compagnies d'assurance.

Nouvelle clause concernant les examens des ingénieurs, etc.

Sauf l'augmentation de notre budget annuel depuis longtemps insuffisante, toutes les demandes pour l'amélioration du service formulées dans mes rapports précédents ont été accordées.

En vue de l'importance des changements faits à la session dernière, une refonte complète de notre loi devient indispensable.

Les fabricants en général se tiennent peu au courant des changements aux lois du travail, et, chose assez surprenante et que la plupart de mes collègues ont dû remarquer, un grand nombre des membres de notre Barreau ignorent même l'existence de cette loi destinée à tenir une si large place à l'avenir dans les procès intentés par des ouvriers victimes d'accidents,

Pour surveiller l'état sanitaire de certaines fabriques textiles où de fortes agglomérations de jeunes garçons et filles sont employés, un médecin hygiéniste a été attaché à notre département. Je n'ai aucun doute que le concours de cet officier ne soit précieux pour les ouvriers et pour les patrons.

### INSPECTION.

La nomination d'un nouvel inspecteur pour la division de Montréal a considérablement allégé ma tâche et m'a permis de m'occuper plus activement des enquêtes d'accidents et de donner plus de soin aux affaires du service qui m'appelaient en dehors de la métropole. Beaucoup de travaux entrepris par M. l'Inspecteur des Cantons de l'Est ont pu être menés à bonne fin, grâce à une coopération bien organisée.

Sans vouloir anticiper sur le rapport que cet officier doit adresser au département, je puis dire que la vigoureuse campagne entreprise pour l'amélioration des édifices publics de cette partie de la province a donné des résultats bien encourageants.

Les inspections pour les établissements industriels durant le service écoulé se chiffrent au nombre de. . . . .	220
Contre-visites . . . . .	125
Inspection des édifices publics. . . . .	231
Contre-visites. . . . .	41
Total des inspections. . . . .	617

A part plusieurs enquêtes du coroner, j'ai dû paraître dans neuf causes d'accidents devant les cours supérieures, entraînant une perte de temps pour le service de vingt jours.

Au moment de la terrible catastrophe survenue en février dernier, à l'école d'Hochelaga, et à laquelle je me permettrai de revenir dans un autre chapitre, nous étions, M. l'Inspecteur municipal et moi, à faire la visite des édifices publics de la ville. Ces visites durent cesser à la fin de l'année scolaire et seront reprises en septembre prochain.

Toutes les écoles placées sous le contrôle des autorités scolaires, soit anglaises soit françaises, ont été inspectées et des mesures imposées pour la sécurité des élèves en cas de feu ou de panique.

Les maisons religieuses de la rive sud de Montréal à St-François, la ville de St-Hyacinthe et de Sherbrooke, ont été inspectées, et des instructions ont été données aux directeurs de chaque maison.

#### AGE D'ADMISSION DES ENFANTS AU TRAVAIL.

Depuis des générations, la question du travail des enfants dans les fabriques a occupé et occupe encore l'esprit des publicistes et des philanthropes, et, sous l'influence du progrès général et d'une conception plus large et plus éclairée des devoirs des forts envers les faibles, bien des réformes ont été inaugurées surtout depuis quinze ans.

Tous ceux qui s'occupent de ces questions savent qu'il y a à peine cent ans, des enfants naissaient et grandissaient dans les mines de houille, en Angleterre, sans savoir ce qu'étaient les quatre saisons de l'année à la surface ; et même aujourd'hui, dans ce siècle de lumière si fécond en œuvres humanitaires, pouvons-nous ignorer que des centaines de mille enfants bien jeunes, qui ne devraient pas connaître de tâche plus ardue que celle de l'école, sont employés pendant dix à douze heures par jour à des travaux déprimants, aussi funestes pour leur santé que pour leur intelligence.

On entend souvent des patrons répéter sérieusement que les enfants sont mieux à la fabrique que sur la rue : vieille formule dont on abuse encore beaucoup dans notre province, et à laquelle des personnes désintéressées se laissent prendre.

Il n'est pas besoin d'une longue enquête pour découvrir que les enfants qui courent les rues sont, en général, des enfants de parents ignorants, tout à fait incapables d'apprécier les responsabilités et les devoirs de père, et encore moins celles de citoyen.

Nos législateurs, en élevant l'âge d'admission des enfants au travail à quatorze ans, accomplissaient un devoir humanitaire et juste ; en obligeant les parents à leur donner les éléments de l'instruction, ils ont fait plus : ils ont accompli un devoir patriotique et moral contre lequel les théories des faux économistes ou les soi-disantes exigences industrielles ne sauraient tenir debout.

A 14 ans, la plupart des enfants ont atteint la deuxième période de leur croissance, et sont, par conséquent, moins exposés physiquement dans le milieu atrophiant d'une filature ou d'une usine.

Les réformateurs les plus optimistes n'ont jamais rêvé que nos enfants seraient tous des philosophes ou des savants, mais il est certain que beaucoup d'entre eux, en recevant un peu d'instruction dès le début de la vie, pourront développer leurs qualités naturelles et faire de bons et utiles citoyens pour le pays.

La pauvreté ne saurait excuser la présence de tant d'enfants illettrés dans nos fabriques ; l'insouciance et la mauvaise conduite des parents et le peu de cas qu'ils font de l'avenir de leurs enfants en sont les causes principales.



Si l'enfant doit aider la famille avant l'âge fixé par la loi, que ce soit à des travaux légers et dans des conditions les moins nuisibles pour leur santé. Ces emplois ne manquent pas dans toutes les grandes villes.

Au point de vue du physique et du développement de ces hommes de demain, je me permettrai de mettre sous vos yeux un tableau inscrit dans un de mes rapports : celui pour 1902, je crois : " Si l'on considère les conséquences désastreuses pour la santé des enfants de 12 à 14 ans, assujettis à un travail manuel de 10 heures, interrompu par le seul repas du midi, nous sommes forcés d'admettre que l'époque n'est pas éloignée où la stature et le physique de nos futurs artisans souffriront une modification aussi profonde que celle observée par M. Whatley Cook Taylor, surintendant des Inspecteurs de l'Ecosse, et signalée dans son rapport au Home Office, en 1900.

Parlant de la stature et du poids des enfants dans les filatures de jute de Dundee : " L'an dernier, dit-il, j'ai mesuré et pesé 169 filles et garçons, dans le but de découvrir le montant exact de dégénérescence comparativement à la normale reconnue pour des enfants d'un âge spécifié.

La stature fut prise, les enfants étant déchaussés et les habits d'hiver étant inclus dans le poids.

Ces enfants étaient exclusivement employés dans les filatures de jute, au cœur même de la ville de Dundee, et furent indifféremment choisis dans le but d'obtenir une aussi bonne moyenne que possible.

Deux tableaux d'autorités connues, celle de Trêves : *Physical Education*, et celle de Holt : *Disease of Infancy and Children*, furent comparés aux chiffres obtenus à Dundee. Maintenant, si l'on admet que les chiffres présentés par ces autorités représentaient approximativement la normale, on est vite forcé à conclure à l'infériorité des enfants de Dundee : le contraste est remarquable."

#### GARÇONS.

AGE	DUNDEE				TRÈVES				HOLT			
	Stature		Poids		Stature		Poids		Stature		Poids	
	Pds	Pcs	Lbs	Oz	Pds	Pcs	Lbs	Oz	Pds	Pcs	Lbs	Oz
11 à 12 ans	4	2	62	8	4	5½	60	12	....	....	72	4
12 à 13 "	4	4	68	5	4	6	76	7	....	....	77	8
13 à 14 "	4	5½	68	9	4	8	82	6	....	....	88	3
14 à 15 "	4	6	70	5	4	11	92	..	....	....	99	3

## FILLES.

AGE	DUNDEE				TRÈVES				HOLT			
	Stature		Poids		Stature		Poids		Stature		Poids	
	Pds	Pcs	Lbs	Oz	Pds	Pcs	Lbs	Oz	Pds	Pcs	Lbs	Oz
11 à 12 ans	4	3½	63	....	4	5	68	1	....	....	70	3
12 à 13 "	4	5	68	....	4	7½	76	4	....	....	81	4
13 à 14 "	4	6½	76	....	4	9½	97	2	....	....	91	2
14 à 15 "	4	7	77	5	4	11	96	1	....	....	100	3

Ces tableaux officiels nous renseignent d'une manière tristement éloquente sur les résultats funestes pour les générations futures du travail dans les fabriques. Ce n'est pas que le travail dans la filature de jute soit au-delà des forces de ces êtres frêles; non, la loi les protège en cela; c'est le manque d'air, de soleil, c'est la chaleur énervante, la poussière malsaine qui encrasse les organes. Bref, c'est l'atrophie lente et sûre causée par cette espèce de culture en serre chaude.

Enfants de parents qui, pour la plupart, ont été élevés dans les mêmes conditions, il n'est pas étonnant que cette différence énorme dans la stature et le poids des enfants de Dundee ait attiré l'attention des inspecteurs, surtout en Ecosse, le pays des hommes robustes et de haute stature.

Il n'est pas nécessaire d'aller à Dundee pour être convaincu que le travail dans les usines et les filatures de coton est nuisible à la sante des enfants.

Les familles canadiennes engouffrées dans les filatures de la Nouvelle-Angleterre, et même un grand nombre de ceux qui sont employés dans les quelques filatures de notre province, accusent une diminution physique alarmante. Cet état de choses est si bien admis qu'aux États-Unis, sauf quelques États du Sud peut-être, toutes les législatures ont, depuis longtemps, interdit le travail des enfants d'au-dessous de 14 ans dans l'industrie textile.

Les inspecteurs devront, sans doute, procéder avec prudence dans l'application des amendements affectant l'âge des enfants et les qualifications scolaires requises pour leur permettre d'entrer à la fabrique; mais je suis confiant que cette mesure rencontrera l'approbation générale des patrons, et que nos professeurs des écoles du soir feront tout en leur pouvoir pour nous aider à surmonter les difficultés qui surgiront sûrement dès les débuts de l'application de cet important changement.

## HEURES DU TRAVAIL.

Les heures du travail pour les enfants, filles et femmes, dans l'industrie, restent les mêmes, le système de neuf ou dix heures par jour semble suffire au besoin des fabricants. Cependant, comme j'ai déjà eu occasion de le signaler dans mes précédents rapports, l'industrie textile, quoique ne dépassant pas les heures sus-mentionnées comme travail effectif pour la semaine, exige cependant que les jeunes ouvriers et ouvrières fournissent une journée de plus de dix heures par jour.

L'article de la loi qui permet aux fabricants de prolonger la journée à plus de dix heures de travail dans le but d'accorder le samedi après-midi, peut être avantageux aux adultes sous bien des rapports, mais pour les enfants c'est une jouissance qu'ils achètent au prix du sommeil du matin. Par notre température rigoureuse, l'hiver, il est vraiment pénible de voir de jeunes enfants sur la rue avant six heures du matin. Un changement du système actuel des heures de travail dans les filatures s'impose, et si on a pu résoudre la question dans bien des filatures aux Etats-Unis, je ne vois pas ce qui empêcherait les patrons et les ouvriers de s'entendre à ce sujet dans notre province.

Quant aux heures supplémentaires, huit demandes dans la section ouest de Montréal ont été accordées. Ce sont presque toujours les mêmes maisons de fabrication de bonbons à l'approche des fêtes de l'an, quelques fabriques de chaussures, de vêtements et de confection de linge pour hommes.

## PLAINTES.

42 plaintes d'infractions à la loi m'ont été adressées durant l'année; 22 de ces plaintes venaient d'ouvriers et ouvrières employés dans la petite industrie: confection d'habits pour la plupart, dont voici les détails: fabriques de verre, 2; filatures de coton, 3; filatures de laine, 2; préparation des fourrures, 4; fabriques de bonbons, 2; imprimerie, 1; fabriques de portes et châssis, 5; buanderies, 2.

Plus de la moitié des plaintes étaient fondées et des démarches immédiates furent faites pour remédier aux défauts soit dans l'outillage, soit dans l'installation des arrangements sanitaires ou pour le confort dans l'atelier.

## ACCIDENTS.

Des avis d'accidents au nombre de 478 m'ont été transmis durant l'année. Ce chiffre se décompose comme suit:

Accidents fatals. . . . .	6
Accidents graves. . . . .	38
Accidents légers. . . . .	434

Tableau général pour la province, par divisions:

Divisions.	Accidents	(Cas fatals)
Montréal-Ouest. . . . .	478	6
Montréal-Est. . . . .	226	24
Québec. . . . .	50	9
Cantons de l'Est. . . . .	106	9
Total. . . . .	860	48

Cette statistique, comparée aux chiffres pour l'année précédente, accuse une augmentation sérieuse, soit 357 accidents. L'installation des grandes usines à St-Henri, à Lachine, et le développement phénoménal des industries dans la partie ouest de la ville, est la seule explication à cette augmentation si importante dans le nombre des accidents qui n'avaient jamais, jusqu'à présent, dépassé le nombre de 500 pour toute la province.

On l'a souvent dit, l'industrie moderne est un véritable champ de bataille, ayant ses morts et ses blessés. Que de pauvres estropiés, que de victimes de l'industrialisme de notre siècle, de ce siècle où domine la machine, compagne indispensable de toute manifestation de génie et de progrès dans l'industrie.

Quoi qu'on fasse, il y aura toujours des accidents du travail. Le long apprentissage d'autrefois qui initiait l'ouvrier aux secrets du métier et le mettait en garde contre les dangers inhérents à ses occupations, a presque disparu de nos jours. L'ancien ouvrier a été remplacé par un spécialiste qui n'est, bien souvent, familier qu'avec une branche particulière demandant plus de dextérité mais moins de connaissances générales. De là, des accidents nombreux dus à l'inexpérience et à l'imprudence des victimes.

L'année dernière, après l'arrivée d'un fort contingent d'émigrants Russes, tous grands et solides gaillards venus des districts ruraux de la Russie, nous reçûmes des avis d'accidents de presque toutes nos grandes usines, signalant des cas où des Russes nouvellement arrivés avaient été blessés, de sorte que, en moins de six semaines, près de 16 Russes avaient été reçus dans nos hôpitaux.

Les enquêtes auxquelles nous fûmes appelés, confirmèrent les suppositions que nous avions au sujet de l'augmentation des accidents: que les accidents sont surtout nombreux parmi les fortes agglomérations d'ouvriers manœuvres (unskilled) comme les appellent les Anglais. De là, la nécessité d'installer nos chantiers, usines et fabriques de façon à écarter tout péril.

Un grand nombre de patrons peu au courant de ces questions, considèrent souvent comme excessives certaines précautions demandées par les inspecteurs, ne voyant que du zèle où il faudrait trouver des précautions sages, suggérées par l'expérience et le désir sincère de protéger les travailleurs et les patrons.

## EXPOSITION DES APPAREILS DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Le 8 février dernier, une exposition d'appareils pour prévenir les accidents du travail était ouverte dans le Arts Museum, à New-York, sous les auspices de l'Association d'Economie Sociale de cette ville. Empêché d'y assister vous-mêmes par les travaux de la session, vous avez bien voulu me déléguer auprès de cette Association, afin de recueillir des renseignements propres à nous aider dans le projet de musée qui figure au programme des réformes ouvrières promises en 1902, par l'honorable Premier Ministre. Ayant été personnellement témoin de la modicité des progrès réalisés dans cette voie par les Etats-Unis à l'Exposition Universelle de Paris, alors que toutes les grandes nations rivalisaient, entre elles par l'exposition de collections

nombreuses d'appareils de protection, j'ai été agréablement surpris de trouver que la France, grande semeuse d'idées comme toujours, avait réussi à faire adopter le principe de l'application des moyens préventifs par les manufacturiers américains.

M. le Dr. Tolman, l'infatigable directeur de l'Association et un de mes collègues au Congrès des Accidents de 1900 et récemment décoré par le gouvernement français, me fit l'accueil le plus chaleureux, et voulut personnellement me montrer les appareils exposés. Bien qu'un grand nombre des appareils exhibés représentaient des améliorations industrielles plutôt que des types destinés à la prévention proprement dite des accidents, un bon noyau de moyens ingénieux, ainsi qu'une masse de documents précieux attestaient cependant l'importance des progrès qui se sont accomplis depuis ces dernières années chez nos voisins en matière de prévention d'accidents.

Transportée à Chicago, puis à Boston, cette collection d'appareils servira sans doute à une installation sérieuse et permanente dans une des grandes villes américaines.

Sans vouloir exagérer l'importance de notre exposition d'appareils tenue en 1902, j'avoue avoir eu un mouvement de fierté nationale en retrouvant, sur une des tables du musée américain, une copie de notre rapport départemental, contenant les gravures des appareils que j'avais apportés de Paris en 1900.

La province a donc droit à l'honneur d'avoir installé la première exposition d'appareils préventifs sur le continent, anticipant ainsi de cinq années l'ouverture de l'entreprise de la Société d'Economie Sociale de New-York.

L'installation définitive de notre musée si longtemps retardée se fait incessamment, et, grâce à l'intérêt que vous portez à cette œuvre destinée à faire tant de bien aux travailleurs, nous pourrons en faire l'ouverture au commencement de l'hiver.

Au point de vue des réformes sociales, la condition des ouvriers de notre province, il n'y a pas à le nier, va s'améliorant de jour en jour.

Nous avons une excellente loi pour la protection des ouvriers dans les fabriques, une bonne bibliothèque technique ouverte à tous. Nous aurons bientôt un musée d'appareils de prévention d'accidents. Une loi de compensation des ouvriers en cas d'accidents est en ce moment à l'étude. La loi de conciliation des différends entre ouvriers et patrons est dans nos statuts depuis 1902, et finalement un tribunal d'arbitrage fédéral appelé à rendre d'innombrables services aux ouvriers ainsi qu'aux patrons, a déjà donné des preuves de son efficacité.

En présence de ces faits, il serait injuste de prétendre que la classe ouvrière est négligée, et que les gouvernements qui se succèdent depuis quinze ans n'ont rien fait pour son bien-être et son avancement intellectuel.

## INSPECTION DES CHAUDIERES.

Dans la division ouest de Montréal, il y a eu 339 inspections de chaudières. Les chiffres suivants vous indiqueront la marche de cette branche du service dans la province :

Subdivision ouest de Montréal. . . . .	339
Subdivision est de Montréal. . . . .	390
Division des Cantons de l'Est. . . . .	416
Division de Québec. . . . .	713
Ville de Montréal. . . . .	825
Total. . . . .	2683 chaudières

soit une augmentation de 224 chaudières sur le service de l'année dernière. Ces 2683 chaudières ont été inspectées par nos inspecteurs provinciaux, par les inspecteurs des compagnies d'assurance, et MM. les inspecteurs municipaux de la ville de Montréal.

L'amendement à la loi qui prescrit la division de la province par arrondissements d'inspection facilitera beaucoup notre tâche. Désormais, les industriels apprendront à mieux connaître l'inspecteur chargé de faire annuellement l'inspection de leurs chaudières. Le travail sera donc fait plus régulièrement et donnera une rémunération juste aux inspecteurs qui s'occupent de ce travail ardu.

En faisant disparaître l'article 31 de notre règlement des chaudières, qui exemptait les chaudières de beurreries et de fromageries, vous avez été au-devant des désirs d'un grand nombre d'industriels qui ont appris à apprécier les services importants que rendent nos inspecteurs, tant au point de vue de la protection de la vie des ouvriers qu'à celui des intérêts économiques bien compris.

Cette préférence donnée aux appareils de l'industrie laitière causait du mécontentement. Bien des industriels disaient avec raison que cette exemption n'était pas juste, et que les chaudières de beurreries pouvaient aussi bien causer un malheur que n'importe quelle autre.

Un grand nombre de petits tanneurs, dont les chaudières de faibles dimensions ne portent qu'une pression faible, se plaignaient qu'on exemptait des syndicats riches et que de pauvres tanneurs étaient obligés de payer l'inspection chaque année.

Aucune explosion sérieuse n'a été signalée cette année. Nous devons donc conclure que notre service est efficace à protéger l'industrie contre les pertes et les dangers d'explosion.

En conformité des nouveaux règlements, six districts d'inspection de chaudières ont pu être organisées, et si l'on en juge par les opérations des six premiers mois, le travail marche avec satisfaction, car nous n'avons pas eu une seule plainte, et je suis informé que les officiers ne rencontrent aucune opposition de la part des propriétaires de beurreries.

## EDIFICES PUBLICS.

L'incendie de l'école d'Hochelaga entraînant la mort de 16 enfants et de la principale, Mlle Maxwell, n'avait eu de parallèle, depuis l'organisation de notre loi, que l'incendie du couvent de Ste-Geneviève; mais, comme cette dernière maison était un pensionnat et que le sinistre s'était produit dans la nuit, alors que tout le monde dormait, la situation ayant été dangereusement compliquée dès le début du feu par le manque d'organisation intérieure et l'absence surtout des moyens de sauvetage, tous ces faits rendaient cette catastrophe compréhensible. Mais comment expliquer qu'en plein jour, à proximité d'un poste de pompiers, alors que 18 marches à peine séparaient les enfants de la rue, comment expliquer, dis-je, qu'un aussi grand nombre d'enfants aient péri? C'est qu'à Hochelaga comme à Ste-Geneviève, les recommandations des inspecteurs demandant des moyens de sauvetage avaient été négligées, et tout système pour faire évacuer les élèves faisait entièrement défaut: absence de moyens d'extinction, pas de *fire-drill*, démoralisation complète du personnel, constructions des plus défectueuses; tout, en un mot, invitait le navrant malheur que l'on sait.

Il a fallu une catastrophe de cette nature pour convaincre certains de nos commissaires d'écoles que les enfants fréquentant les externats de la ville étaient aussi exposés, dans la plupart des cas, que ceux qui résident dans des pensionnats.

L'opinion publique, fortement émue, ne fut pas lente à demander des réformes immédiates, et dès le lendemain, nous eûmes M. Chaussée, inspecteur municipal, et moi, à entreprendre une inspection générale de toutes les écoles et pensionnats de la ville.

Tantôt accompagnés par les membres des différentes commissions, tantôt par quelques membres du comité des incendies, nous avons poursuivi ce travail autant que le permettaient nos multiples occupations dans l'inspection des fabriques et le service en général. Toutes nos grandes écoles ont été visitées et des mesures prises pour la sécurité des maîtres et des élèves.

Les nombreuses contre-visites nous ont prouvé depuis que la triste leçon avait porté des fruits, et qu'à l'avenir les directeurs des différentes maisons ne se laisseraient pas prendre au dépourvu.

Un grand nombre de petits établissements, orphelinats, crèches, petites écoles privées, devront être inspectées à la rentrée, en septembre. Ces visites devront être poussées jusqu'à ce que nous soyons satisfaits de l'équipement général de nos bâtisses.

A part nos nombreuses fabriques et usines situées dans la ville et la banlieue, on ignore généralement qu'il y a au-dessus de 280 édifices publics, sans compter les églises, dans la municipalité de Montréal. Il est évident qu'avec deux inspecteurs et une inspectrice particulièrement chargés de la surveillance du travail des enfants et des filles dans les fabriques et les magasins, que ce travail doit nécessairement prendre beaucoup de temps.

Quant à M. l'inspecteur Chaussée, qui n'a encore qu'un assistant pour surveiller les énormes travaux de construction d'une ville aussi importante

---

que Montréal, les commentaires seraient superflus. Il est généralement admis que ce département est complètement débordé, et qu'il faudrait au moins trois ou quatre officiers de plus.

### CONVENTION DES INSPECTEURS.

La convention des inspecteurs tenue dans la vieille ville historique de Hartford, berceau de la démocratie américaine, a été des plus importantes et instructives

Comme par le passé, d'intéressants mémoires ont été lus et discutés, et les différents problèmes qui se présentent durant les travaux des inspecteurs ont pu être étudiés avec profit par les délégués venus de partout.

Appelé à répondre aux chaleureuses paroles de bienvenue que M. le maire de Hartford adressait tout spécialement aux délégués venus du Canada, je lui ai dit combien nous étions redevables aux inspecteurs du Connecticut pour les services qu'ils nous rendirent lors de l'enquête que je fis dans les fabriques de cartouches, à la demande de votre honorable prédécesseur, M. Allard.

En terminant, Monsieur le Ministre, permettez-moi de vous assurer du zèle et du dévouement qui animent vos inspecteurs dans l'exécution du service important qui nous a été confié.

Je saisis cette occasion pour vous rappeler, en concluant, que nos appropriations restées stationnaires depuis bientôt quinze ans, sont maintenant tout à fait insuffisantes pour les besoins du service, en raison de l'augmentation du nombre de vos officiers et de l'extension donnée à nos lois et règlements. Confiant que la Législature saura vous mettre en état de donner toute l'efficacité possible aux sages mesures édictées dans l'intérêt des travailleurs de notre province par une augmentation de notre budget, j'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Ministre,

Votre obéissant serviteur,

LOUIS GUYON,

Inspecteur en chef.



## RAPPORT DE M. JAMES MITCHELL.

*(Traduction)*

Hon. W.-A. WEIR,

Ministre des Travaux Publics et du Travail,

Monsieur,

Conformément aux instructions de votre département, je sou mets mon rapport pour l'an dernier et j'ai le plaisir de déclarer que la présente année a été mémorable, non-seulement au point de vue de la grande expansion qu'ont prise le commerce et l'industrie, mais aussi quant à la plus grande variété et à la production immense de nos manufactures. Les progrès considérables qui se font au Canada et à Montréal spécialement, doivent être évidents pour tout le monde, même pour l'observateur indifférent ou peu attentif qui ne se donne presque jamais la peine d'une considération sérieuse. De plus, cette année restera longtemps dans notre souvenir, à cause des terribles incendies qui s'y sont produits et des scènes navrantes qui les ont accompagnés. Pour vos plus anciens employés, ces désastres ont été une source de profonde anxiété, et ils ont augmenté, comme le feront toujours des sinistres de ce genre, le sentiment et le grand poids de leur responsabilité.

## EMPLOI DES FEMMES ET DES ENFANTS.

L'engagement des femmes et des enfants, dans plusieurs de nos établissements industriels et commerciaux, est chose inévitable, pour la seule raison que les travaux légers sont mieux et plus facilement exécutés par des filles ou des garçons agiles et adroits que par des ouvriers plus vieux et plus réfléchis. Mais, outre ces dons naturels, il y a d'autres qualités qui sont requises pour les rendre aptes aux positions qui comportent encore plus de responsabilités, dans leurs différentes occupations, et, à ce sujet, je remarque avec plaisir que les institutions manufacturières et commerciales, ainsi que le pouvoir public, reprennent la question, depuis si longtemps négligée, de l'éducation technique, particulièrement en ce qui concerne le commerce et les manufactures. Actuellement, il y a plusieurs positions très importantes qui sont occupées par des étrangers et qui auraient dû l'être par des Canadiens, si on avait, dans le passé, procuré à nos compatriotes l'occasion et les moyens de se perfectionner. Le mouvement qui se fait pour propager les connaissances techniques de même que la loi de la dernière session sur les écoles du soir, sont de nature à nous réjouir et à nous faire concevoir de grandes espérances. Mais, nonobstant le bien que pourront causer ce mouvement et cette législation, je me permets de suggérer respectueusement, comme début pratique, une mesure pourvoyant à ce que tous les enfants employés dans les établissements industriels puissent, après une certaine date fixée par la Législature ou par ordre en conseil, lire et écrire, à la satisfaction de l'inspecteur, ou soient tenus d'assister à l'école du jour pendant une période fixe, chaque année, jusqu'à ce qu'ils aient les connaissances voulues ou aient atteint l'âge de 16 ans; et, s'ils ne sont pas alors assez avancés, ces enfants devraient être obligés d'assister à l'école du soir, tel que le veut notre dernière législation.

J'ai fait des enquêtes soigneuses sur plusieurs accusations, portées contre des patrons, d'avoir employé des enfants n'ayant pas l'âge voulu par la loi. Ces enquêtes ont complètement confirmé mes conclusions des dernières années, savoir : que les parents et les gardiens, sauf de rares exceptions, sont à blâmer pour cet état de choses ; ils ne craignent pas de signer un certificat qu'ils savent faux, car ils ignorent la pénalité qu'ils encourent et n'ont pas été requis de prêter serment. Il y a, quelquefois, certaines circonstances qui se rattachent à l'admission des enfants à l'ouvrage et qui devraient être prises en considération, bien qu'en le faisant, on pourrait mettre de côté la lettre de la loi. Prenez, par exemple, le cas des enfants qui nous viennent des pays d'Europe. Il est impossible de faire venir de ces pays le certificat des parents ou des gardiens pour établir la date de leur naissance. La même difficulté se rencontre, quoique moindre, pour ceux qui sont nés dans les Iles Britanniques et aux Etats-Unis, et il y en a plusieurs venant de ces pays qui sont employés dans l'industrie textile de la province ; il y a aussi plusieurs enfants de notre nationalité, dans les manufactures de cette cité, qui proviennent d'endroits différents, de sorte que, même dans leur cas, nous ne pouvons vérifier l'endroit d'où ils viennent qu'après un certain temps. Il est, néanmoins, satisfaisant de savoir qu'une loi spéciale a été adoptée, dans le but d'améliorer la situation à cet égard.

#### PERMIS POUR HEURES DE TRAVAIL SUPPLÉMENTAIRES.

Je suis heureux de vous informer que, l'an dernier, nous n'avons accordé que cinq permis de ce genre, ce qui est un nombre très peu élevé, si l'on considère les travaux considérables qu'il y avait à faire dans toutes les manufactures. Plusieurs d'entre elles étaient incapables d'exécuter les commandes qui leur étaient données. De plus, la chose s'explique aisément, car les demandes de main-d'œuvre sont si nombreuses et les ouvriers, surtout ceux qui ne peuvent travailler après le temps réglementaire, sont si rares et si indépendants, qu'ils ne sont pas disposés à travailler pendant ces heures additionnelles ; en outre, les manufacturiers ne considèrent pas qu'il est avantageux de faire travailler leurs employés très longtemps chaque jour et, pratiquement, on tend plutôt à diminuer qu'à prolonger les heures de travail : c'est une évolution qui se prépare, depuis plusieurs années déjà, dans nos conditions industrielles. Il y a déjà nombre d'années, M. Macauley, plus tard lord Macauley, adressant la parole dans la Chambre des Communes en Angleterre pour défendre les droits de l'Etat dans les contrats privés, disait : "Prenez pour certain que le travail intense qui commence trop tôt dans la vie, qui se continue pendant de trop longues heures, chaque jour, empêchant l'esprit de se développer et ne laissant aucun moment pour les exercices salutaires de même que pour la culture intellectuelle, altère fatalement toutes ces hautes qualités qui ont fait la grandeur de notre pays. Vos garçons et vos filles surchargés d'ouvrage, à un âge encore peu avancé, constitueront une race d'hommes et de femmes faible et dégénérée et auront une descendance encore plus faible qu'eux-mêmes. Et il ne s'écoulera pas une bien longue époque avant que l'affaiblissement de l'ouvrier ait un effet pernicieux sur ces différents intérêts auxquels ont été sacrifiés ses énergies physiques et morales. Et je ne croirai jamais que ce qui fait une population plus forte, plus saine, plus sage et meilleure puisse la rendre plus pauvre. Si jamais nous sommes forcés de

renoncer à la première place parmi les nations commerciales, ce sera en faveur d'un peuple d'une vigueur extraordinaire quant au corps et à l'esprit."

Sûrement, les nobles paroles du grand historien sont aujourd'hui aussi appropriées, aussi fortes et aussi vraies qu'elles l'étaient quand il les a prononcées, il y a au-delà de soixante ans.

## HYGIENE ET VENTILATION.

Généralement parlant, on prend moins de temps et de soin pour le nettoyage dans les établissements industriels, que dans les bâtisses auxquelles se rapporte la loi des édifices publics ou ceux dont on se sert pour des fins commerciales. Il n'y a rien de certain qui puisse expliquer cet état de choses. L'espace cubique par tête est plus étendu et le genre d'occupation plus propre, dans ces derniers édifices que dans les premiers, de sorte que l'importance d'un nettoyage systématique du blanchissage à la chaux et du peinturage est certainement plus grande dans les manufactures et les ateliers. J'ai vu des manufactures, surtout parmi les principaux établissements, où le travail ne s'est pas encore élevé à la dignité que devraient produire les concessions faites à ceux qui sont dans le commerce ou occupent d'autres positions de ce genre.

Durant ces dernières années, plusieurs établissements ont été améliorés au moyen d'installations qui peuvent être aisément comparées avec celles des édifices de première classe; d'autres établissements, qui se trouvent dans les cités et les villes où on a organisé un aqueduc et un drainage efficaces, ont été améliorés d'une manière un peu plus simple mais tout de même aussi complète, quant au sujet qui nous occupe. Des plaintes sont souvent faites par l'administration quant au manque de soin et de vigilance, et cela impose des dépenses pour la réparation et le renouvellement des conduits de fosses d'aisance obstrués; c'est aussi une cause de nuisance continuelle. Cet état de choses se produit rarement dans les grands établissements, car il y a des employés qui sont spécialement chargés de voir au nettoyage et à l'application des règles de l'hygiène.

Pour être en bonne santé, il faut respirer un air pur et sec et ce n'est pas cette atmosphère qui domine ordinairement dans les chambres où les ouvriers se réunissent, dans différentes conditions et en grand nombre, pour l'exercice de leurs fonctions et de leurs occupations respectives. L'air d'une manufacture est plus ou moins affecté par les produits que l'on y fabrique, les matières premières et ce qui s'y mêle, par le fait que la bâtisse ne répond pas aux fins pour lesquelles on s'en sert, et par la respiration des ouvriers. L'air est aussi vicié par la poussière qui se répand à la confection de certains objets, ce qui altère la santé et, directement ou indirectement, la vie des ouvriers. Les conditions hygiéniques, dans les différentes industries, ont été étudiées par les plus hautes autorités. Une des plus importantes conclusions auxquelles on en soit venu est que, dans la plupart des cas, les améliorations matérielles seraient effectuées par les appareils de ventilation convenables. Cela est absolument vrai quand la poussière et les vapeurs s'échappent des machines, des

cuves, des fournaies, etc. Le tarare ventilateur, vu son action réelle et susceptible d'être réglée, peut s'employer dans presque tous les cas et rend pratiquement inoffensives plusieurs occupations qui, sans lui, seraient nuisibles à la santé.

L'installation d'où proviennent la fumée et les vapeurs devrait être couverte et mise en communication avec le conduit, de manière à renvoyer à l'extérieur ces fumées et ces vapeurs et les empêcher d'entrer dans l'appartement où sont les ouvriers.

On emploie ordinairement ce tarare afin de renvoyer les matières de rebut et les poussières pour les moulins à planer, où chaque machine est recouverte; on fait le vide dans les tuyaux, au moyen du tarare, pour renvoyer les matières de rebut à de longues distances, en les faisant passer par les collecteurs de poussière qui éliminent l'air clarifié.

Dans les manufactures de chaussures, le tarare enlève les poussières de cuir du polissoir (*buffing-wheels*) et des autres machines servant à faire les chaussures. Dans ce cas, il faut un couvercle bien ajusté pour économiser le volume d'air que produit ce ventilateur mécanique. Les machines aspirantes sont aussi avantageuses dans les manufactures où l'on se sert de chiffons pour fabriquer le papier, dans les manufactures de coton, d'allumettes, les plomberies, et autres industries.

Dans un système appliqué à une série de machines à polir le cuivre (*brass grinding*) et de roues de polissage (*polishing wheels*), chaque couverture est construite de manière à ce que, en suspendant une pièce de métal latéralement, la roue peut être promptement remplacée. Des espèces de visières peuvent être ajustées au haut et au bas du couvercle pour couvrir toute la partie de la roue que l'on voudrait. La poussière la plus légère est transportée à l'extérieur par l'air, au moyen du tarare, mais les parcelles de métal plus pesantes tombent dans un récipient, placé en-dessous, d'où elles peuvent être enlevées à intervalles réguliers. La diversité des applications que l'on peut faire de l'éventail mécanique, pour améliorer les conditions hygiéniques, est pratiquement illimitée. Au moyen de cet éventail, les matières nuisibles peuvent être enlevées ou leur influence réduite, ce qui contribue à la conservation de la santé des employés; et tout ce qui a pour effet de conserver la santé des employés augmente leur efficacité et augmente la somme de travail qu'ils peuvent rapporter.

## ACCIDENTS.

Le nombre des accidents, 226, est un peu plus élevé qu'en toute autre année. Ce nombre n'est pas dû au manque de surveillance ni à une législation défectueuse, mais plutôt à l'augmentation de nos manufactures, au point de vue du nombre et de la grandeur, surtout dans celles où l'on travaille des matières pesantes et où l'on emploie des machines très lourdes pour soulever et transporter le fer et les matériaux que l'on meut avec difficulté. Plusieurs accidents se sont aussi produits avec des machines où la force motrice est sous le contrôle de l'ouvrier seul, la victime, inutilement ou dans un moment de

distraction, ayant mis sa main au-dessous du poinçon et son pied sur la pédale-motrice. Pour éviter tout accident, il faut user de prudence et d'attention et cela pour n'importe quel genre d'occupation, mais surtout dans la vie industrielle, où le tumulte général et le bourdonnement de la machine, allant à toute vitesse, assourdissent continuellement les oreilles et fatiguent les sens; cependant, malgré les dangers auxquels l'ouvrier se trouve exposé, par suite des conditions modernes et la tension d'esprit qu'elles exigent, quel est celui qui voudrait déprécier la valeur des machines? Pourtant, combien les ouvriers de toutes les classes ne se sont-ils pas élevés contre elles! Leur seul inconvénient s'est manifesté lors de leur introduction, en réduisant les chances des ouvriers qui s'étaient formés à l'exercice d'un certain métier et qui comptaient sur lui pour gagner leur vie et trouver un emploi rémunérateur; mais, comme l'usage des machines est devenu beaucoup plus général, les ouvriers ont reconnu que les patrons ne peuvent plus tolérer les anciennes manières de travailler; ils ont tâché de se rendre aptes à d'autres genres de travaux qu'ils cherchent maintenant. Les événements leur ont permis d'acquérir les aptitudes voulues, de sorte que, maintenant, personne ne reconnaît mieux que l'ouvrier (en autant que les nouvelles inventions ne nuisent pas à la réalisation de ses espérances) les effets bienfaisants que les progrès, réalisés dans l'art de construire les machines, lui ont procurés à lui-même et à tout le monde en général.

Les enquêtes que nous devons faire, au sujet des accidents, nous prennent beaucoup de temps; il en est de même pour celles qui se font en cour, dans les actions intentées par suite de ces accidents et le nombre de ces actions serait, sans aucun doute, grandement réduit par l'adoption d'une loi réglementant le recours auquel auraient droit les ouvriers, en ces cas.

Plusieurs des accidents rapportés, l'an dernier, ont été très graves et vingt-quatre ont été fatals. Vingt ont été causés par le feu, et un autre, par la chute d'un élévateur; un ouvrier a été saisi par le mouvement de l'arbre de couche et deux autres ont été écrasés à mort.

Avant de laisser ce sujet, je dois dire que la convention de Hartford a été des plus intéressantes; des conférences importantes et pleines d'actualité y ont été faites par les représentants de deux grandes compagnies d'assurances américaines, dont les principaux officiers demeurent en cette cité. J'ai été aussi heureux d'apprendre que ces compagnies ne se contentent pas de percevoir des primes et de supporter les pertes qui y correspondent, mais qu'elles ont leurs propres inspecteurs, ayant toutes les connaissances voulues, pour les risques de manufacture.

### CHAUDIERES A VAPEUR.

L'inspection périodique des chaudières à vapeur, de même que l'examen que doivent subir et le certificat que doivent obtenir ceux qui en ont la charge, soit d'une très grande importance, non-seulement pour ceux qui y sont immédiatement intéressés, mais aussi pour le public en général. L'observation de ces règlements contribuera à l'amélioration et à l'extension du service, dont les avantages seront d'autant plus appréciés du public. La

division de la province en districts d'inspection sera beaucoup plus satisfaisante pour les inspecteurs, et rendra plus facile et plus efficace que dans le passé le service d'inspection. Elle rendrait aussi plus facile le contrôle du bureau de Montréal ou d'un autre district et diminuerait la friction parmi le personnel qui fait cet ouvrage.

Le principal objet de l'inspection est d'éviter le danger de l'explosion, par quelque défectuosité dans la chaudière ou dans ses accessoires ou par une trop forte pression de la vapeur; mais il y a une autre cause justifiable de la plainte. Je veux parler de la fumée qui provient de l'usage général du charbon mou pour la production de la vapeur

Dans les centres manufacturiers, où on emploie de ce charbon en grande quantité, la fumée qui provient de la combustion imparfaite du combustible, quand on la laisse s'échapper dans l'atmosphère, devient une nuisance absolue. Si on doit veiller à la santé et au bien-être du public, il faudrait insister auprès des autorités municipales pour qu'elles apportent des remèdes à cet état de choses, quand même ils ne seraient que partiels. Les autorités devraient, par exemple, insister pour que les cheminées soient élevées ou imposer une amende, pour les cas où il est prouvé qu'une fumée épaisse s'est échappée d'une cheminée pendant une période de temps plus longue que celle fixée par règlement, car, bien que l'on admette généralement que des appareils spéciaux et un chauffage fait avec soin améliorent grandement la situation, l'opinion unanime est qu'il n'y a encore aucune invention garantissant une satisfaction complète et rencontrant les circonstances diverses que comporte l'usage du charbon mou.

A part les nombreuses inspections faites par la cité et les compagnies d'assurance, j'ai reçu 390 certificats, ce qui fait un nombre un peu plus élevé que celui de toute autre année.

## APPAREILS DE SAUVETAGE ET EXTINCTEURS.

Les incendies désastreux et les pertes de vie si nombreuses, que nous avons à déplorer, ont été, en ces derniers temps, beaucoup discutés dans le public et dans la presse. Plusieurs suggestions, de plus ou moins de valeur, ont été faites au sujet d'instruments de sauvetage, qui sont destinés à l'extérieur des bâtisses, mais il y en a eu peu de faites quant aux améliorations à réaliser à l'intérieur ou aux moyens à prendre pour éteindre ou prévenir le feu, ce qui est pourtant une chose de grande importance. A ce sujet, la sécurité à l'intérieur devrait être complète avant l'ouverture d'une bâtisse au public: on devrait installer l'appareil de chauffage dans un appartement à l'épreuve du feu, faire une inspection attentive et périodique de la chaudière, de la fournaise et de leurs accessoires, faire des corridors, des passages et des escaliers, d'une bonne largeur, avec des sorties en nombre suffisant au rez-de-chaussée, et placer des instructions écrites et des indications quant à l'endroit où se trouvent les escaliers de sauvetage. On devrait aussi installer un nombre suffisant de bons extincteurs chimiques. Les portes ne devraient pas être fermées à clef durant les heures de classe, de réunion ou d'ouvrage.

Pour ce qui est des enfants à l'école, je suis convaincu que l'un des moyens les plus sûrs de protection serait d'exercer régulièrement ces enfants à se servir des appareils de sauvetage ; de plus, ce serait une folie de négliger les moyens de secours prévus par la loi et suggérés par l'expérience.

Les appareils de sauvetage ordinaires sont munis de balcons donnant sur une ou plusieurs fenêtres, avec des escaliers angulaires y communiquant et une échelle, placée perpendiculairement, pour se laisser choir du dernier balcon sur le sol et, si la construction principale et celles qui lui sont connexes ont des toits plats, avec une échelle à partir du balcon d'en haut jusqu'au toit. Voilà l'appareil idéal qui a été adopté presque partout, mais il a, cependant, ses points faibles. Prenez, par exemple, les édifices où l'espace entre les fenêtres est insuffisant pour donner l'angle requis, sans passer près des fenêtres d'où les flammes peuvent sortir. De plus, on dit que les personnes peu hardies ont peur de descendre et que la sortie se fait trop lentement. Pour remédier au premier de ces inconvénients, il faudrait abattre les bâtisses et les reconstruire, ce qu'aucune personne sensée ne voudrait demander, ou adopter de nouveau l'échelle droite en fer qui a été mise de côté, il y a quelques années, et remplacée par l'appareil dont je parle maintenant. Quant aux personnes peu hardies et pour faciliter une sortie plus rapide, je ne vois qu'un remède : c'est un exercice régulier pour les habituer à l'appareil de sauvetage.

L'incendie de la "Canada Steam Laundry and Dye Works", dans laquelle il y a eu trois pertes de vie, démontre clairement comme cet appareil fonctionne bien, car un beaucoup plus grand nombre de personnes auraient péri si on ne l'avait pas eu. Les circonstances, dans cet incendie, étaient telles que, une fois l'incendie déclaré, un désastre était inévitable. Cet appareil a aussi le mérite de pouvoir être utile aux pompiers dans une conflagration, ce qui constitue un avantage considérable, au double point de vue de la vie et des biens à protéger. C'est réellement un très bon appareil de sauvetage, qui coûte un prix modéré. Mais il y en a d'autres qui sont parfaitement sûrs, au moyen desquels la sortie peut se faire beaucoup plus rapidement et qui n'exposent pas ceux qui descendent ou qui s'échappent à se faire brûler par les flammes dangereuses qui sortent par les fenêtres. Je veux parler de l'appareil "Kirk Bender", une invention américaine, qui consiste en un tuyau pesant d'acier placé à l'extérieur de l'édifice, de manière à ce qu'on puisse s'en servir, à chaque étage, pour descendre, en sortant de la bâtisse par une fenêtre ou une ouverture ; à l'intérieur du tuyau, il y a une glissoire disposée en spirale, où les personnes en danger de périr n'ont qu'à s'asseoir pour se laisser descendre et tomber tranquillement sur pieds ; il est construit de manière à ce que ses passagers puissent descendre de différents étages sans se rencontrer, ceux d'un étage avec ceux d'un autre. C'est la meilleure invention que j'aie vu en ce genre, spécialement pour les grands établissements. Le seul reproche que l'on puisse lui faire c'est qu'il coûte trop cher, ce qui est un obstacle pour plusieurs chefs d'établissements qui, autrement, l'auraient adopté. Il fournit non-seulement une sortie plus rapide mais aussi plus commode pour les personnes peu hardies, parce que, si elles hésitent ou refusent de s'y engager, elles peuvent y être poussées et

descendre sans danger pour elles-mêmes et sans empêcher les autres de s'en servir. Durant l'année dernière, deux appareils de ce genre ont été installés par la compagnie "American Tobacco", au nouvel établissement qu'elle a en cette cité.

Le tuyau "Universel" ou de toile est aussi une invention sûre et excellente qui coûte un prix raisonnable, qui fournit une sortie rapide et a l'avantage d'être portatif, de sorte qu'il peut être transporté à tout endroit voulu de l'édifice, en cas de feu.

Je considère que ce sont les meilleurs appareils pour les asiles, les hôpitaux, les écoles et les collèges, etc., où les élèves et les pensionnaires peuvent, par un entraînement régulier, s'habituer à leur usage. Tous ceux qui entrent dans le tuyau peuvent glisser directement vers le sol, qu'ils soient nerveux ou hystériques.

L'extincteur chimique joue un rôle très important comme moyen de sûreté, surtout dans les édifices publics, et, cependant, son usage ne se répand pas rapidement.

Je me suis toujours efforcé de rendre justice égale au maître et à l'ouvrier : aussi, dans les différents établissements que j'ai visités, la réception qu'on m'a faite a-t-elle été toujours uniformément cordiale.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES MITCHELL.



## RAPPORT DE M. O.-J. MONDAY.

Montréal, 30 juin 1907.

A l'honorable W.-A. WEIR,

Ministre des Travaux Publics et du Travail,

Québec.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'inspection des établissements industriels pendant l'année finissant le 30 juin 1907.

J'ai visité 364 établissements, où j'ai laissé des pancartes et copies des règlements de la loi.

J'ai fait une deuxième visite dans un certain nombre de ces fabriques, usines ou ateliers. Dans une cinquantaine d'autres, j'ai dû faire jusqu'à quatre visites.

Dans les grands établissements industriels, j'ai constaté que tout était en bon ordre, et qu'on était bien disposé à observer fidèlement les exigences de la loi. Par contre, dans les petits établissements, fabriques ou ateliers de confection, on semble ne pas s'occuper des avis ou ordonnances de l'inspecteur, ce qui rend le travail de celui-ci plus long et plus difficile. Dans un de ces établissements on a essayé de me faire croire qu'il n'était jamais passé aucun inspecteur; mais après avoir conversé quelques instants avec le propriétaire, celui-ci a fini par se rappeler qu'en effet il avait déjà reçu la visite d'un inspecteur qui lui avait bien donné quelques avis, mais ces avis avaient dû être oubliés aussi vite que l'inspecteur lui-même, à en juger par la mauvaise tenue de l'établissement.

Dans ma tournée d'inspection annuelle, j'ai fait renvoyer 40 enfants n'ayant pas l'âge requis par la loi. Dans presque tous les cas, les parents étaient plus à blâmer que les patrons, car ces derniers me disent encore tous les jours que rien ne leur est plus pénible que de voir travailler des enfants à l'âge où ils devraient être à l'école.

A ce propos, laissez-moi vous dire, Monsieur le Ministre, que les patrons, autant que les inspecteurs, se réjouissent de la nouvelle loi concernant l'âge et l'instruction des enfants travaillant dans les ateliers, et nul doute que cette loi aura des résultats avantageux pour tout le monde.

J'ai rencontré quelques patrons rebelles à la loi d'inspection, mais c'était précisément ceux qui tenaient le plus mal leur atelier ou manufacture. Dans un établissement de ce genre, j'ai été même éconduit par la force. On m'a donné pour excuse de cette brutalité à mon égard que je n'avais pas défini assez clairement mon titre d'inspecteur; cependant, j'ai fait mon entrée comme partout ailleurs, en présentant au propriétaire de l'établissement ma carte imprimée, portant mes noms et profession; puis, après lui avoir remis

une copie des règlements de la loi industrielle, je me dirigeais vers l'atelier ou chambre de travail, quand il me prit par le bras et me poussa vers la porte de sortie. Comme je protestais en disant que j'avais un devoir à remplir comme inspecteur envoyé par la loi, il me donna force coups de pieds et coups de poings jusqu'à ce que je fusse hors de l'établissement. Je fis rapport de la chose à mon chef, M. Guyon, qui décida de le faire traduire en cour de police, pour voies de faits et refus d'inspection. Le savant magistrat—dans sa sagesse—débouta l'action pour la raison que je n'avais pas de témoins, tandis que l'accusé avait amené trois de ses employés qui jurèrent n'avoir eu connaissance de rien.

Il me semble que le témoignage sous serment d'un inspecteur devrait valoir autant que les témoignages d'employés intéressés à faire plaisir à leur patron.

Dans mes différentes visites, j'ai donné l'ordre de faire poser 12 escaliers de sauvetage. Huit sur douze furent construits immédiatement; quant aux quatre autres, je fus obligé de réitérer les ordres. Il reste encore deux propriétaires qui ont différé de se conformer à mes ordres pour la raison que leur propriété est en marché d'être vendue. Si la vente n'a pas lieu, ils feront poser des escaliers de sauvetage aussitôt que possible.

Dans le cours du mois de septembre 1906, j'ai fait une tournée d'inspection dans le nord des comtés de Berthier et de Joliette. On ne peut se faire une idée de la négligence des propriétaires de ces petites manufactures ou moulins à scie. Ils vivent et travaillent continuellement dans le plus grand danger. Dans un de ces moulins à scie, j'ai trouvé une scie circulaire ayant une ouverture ou fissure de  $4\frac{1}{2}$  pouces de longueur et qui manquait tellement de niveau avec l'arbre de couche qu'elle vacillait continuellement et faisait du bois de 1 pouce et  $1\frac{1}{2}$  pouce d'épaisseur dans une même planche; ce qui démontrait clairement au propriétaire qu'elle était mal placée et par conséquent dangereuse. Tout d'abord, il parut étonné de mes remarques, mais il finit par reconnaître que j'avais raison. Ce n'est que quand je lui ai dit que la loi le tiendrait responsable s'il arrivait quelque accident résultant de cet état de choses, qu'il parut se décider à faire les améliorations nécessaires.

Dans beaucoup de ces petites usines, la chaudière n'avait pas été inspectée depuis six ou sept ans. On semble même croire que la chose n'est pas nécessaire. J'ai dû lire devant eux certains paragraphes de la loi à ce sujet, leur conseillant fortement de s'instruire de ces choses le plus tôt possible, sans quoi ils pourraient avoir à s'en repentir.

Laissez-moi vous dire, Monsieur le Ministre, en terminant ce rapport, que, dans mon travail de l'année, je me suis surtout appliqué à faire régner la bonne entente entre patrons et employés, les persuadant que cela était à l'avantage de tous. Je me propose de continuer à l'avenir, aidé des sages conseils et de l'expérience de mon honoré chef, M. Guyon.

Le tout respectueusement soumis,

O.-J. MONDAY,

Inspecteur Division de Montreal.

## RAPPORT DE MADAME KING.

Montréal, le 30 juin 1907.

A l'honorable W.-A. WEIR,

Ministre des Travaux Publics et du Travail.

Monsieur le Ministre,

Conformément aux instructions que j'ai reçues, je viens vous soumettre mon rapport annuel sur l'inspection des établissements industriels et des édifices publics pendant l'année finissant le 30 juin 1907.

Je n'ai rien de remarquable à rapporter, cette année, mais je suis heureuse de pouvoir dire que j'ai constaté une amélioration marquée dans les établissements que j'ai visités.

Ce qui m'a le plus frappé au cours de mes inspections, c'est le grand nombre de nouvelles fabriques qui s'élèvent de partout dans notre ville ; résultat bien évident de l'ère de prospérité dans laquelle nous vivons.

Lorsque j'inspecte ces fabriques modèles, où l'on a rien épargné pour assurer le confort et la sécurité des ouvriers, je me dis que l'amour du prochain est de mieux en mieux compris dans le monde industriel, et qu'il en résulte des fruits bien favorables à la classe ouvrière.

Dans ces temps de grèves fréquentes où les ouvriers, à tort ou à raison, se plaignent de l'oppression des riches et des puissants, il est bon de voir l'autre côté de la médaille, et il n'est que juste de tenir compte de tout ce que les patrons font pour le bien-être de leurs ouvriers.

Notre âge est assurément l'âge des grands mouvements, et le plus important de tous, peut-être, c'est la protection de la classe ouvrière.

Certes, notre gouvernement n'est pas en arrière sur ce point, et rien ne saurait mieux le prouver que les derniers amendements de la loi des établissements industriels, dont le plus important est celui par lequel l'âge d'admission des garçons a été élevé à quatorze ans.

Permettez-moi, Monsieur le Ministre, de vous féliciter d'avoir été l'instrument par lequel cette réforme sage a été opérée. A vous l'honneur d'avoir restitué à l'enfance ses droits et ses privilèges ; à vous la satisfaction d'avoir accordé aux enfants un an de répit, un an pendant lequel ils pourront se développer intellectuellement et physiquement, et jouir du bonheur d'être jeunes et insoucians.

Il faut les voir comme je les vois, ces enfants pâles et chétifs qui travaillent dans nos fabriques, pour comprendre ce qu'une année de grâce signifie pour eux. Je sais que les fabricants se sont déjà récriés sur cette mesure, et un bon nombre de parents feront sans doute de même, mais j'aime à croire que nos législateurs ne prêteront l'oreille ni aux uns ni aux autres.

Des fabricants, dans leur tendre sollicitude pour l'enfance, sont venus nous dire que les garçons de treize ans étaient mieux à la fabrique qu'à courir les rues.

Mais sont-ils bien sûrs qu'ils courront les rues ?

Quant à moi, je suis persuadée qu'il n'en sera pas ainsi.

Le motif qui pousse les parents à envoyer des enfants de treize ans à la fabrique est, sans contredit, la petite somme d'argent que ces enfants leur rapporte chaque semaine. Maintenant qu'ils ne peuvent plus les envoyer à la fabrique, il les enverront assurément à l'école ; même s'il se trouvait, ici et là, quelque parent qui ne comprît point l'importance de l'éducation, ne fait-on pas les lois pour le bien du plus grand nombre ?

### INSPECTIONS.

J'ai inspecté pendant l'année, 416 établissements, dont plusieurs ont reçu deux ou trois visites ; un bon nombre je n'ai pas cru nécessaire de visiter plus d'une fois. D'après les ordres que j'ai reçus de notre chef, M Guyon, j'ai continué à faire remplir des feuilles d'information relatives à la statistique, ce qui a diminué, cette année encore, le nombre de mes visites.

### DES HEURES DE TRAVAIL

Le nombre des établissements où l'on travaille 60 heures par semaine diminue d'année en année, car, le plus souvent, la journée de travail ne commence qu'à sept heures et demie ou à huit heures du matin. Malheureusement il existe encore certaines fabriques, où, dans le but d'abrégier la journée de travail le samedi, les ouvrières commencent à travailler à six heures et demie du matin, ce que je considère nuisible à la santé des femmes et des enfants. Voilà pourquoi, Monsieur le Ministre, je reviens à la charge, et je me permettrai de recommander de nouveau que la loi soit amendée de manière à interdire le travail des femmes et des enfants avant sept heures le matin.

### DE LA SECURITE.

Les changements que j'ai ordonnés, relativement à la sécurité, ont été faits rapidement et de bonne grâce. Lorsqu'il s'est agi d'ordonner la construction des escaliers de sauvetage, je n'ai pas voulu, dans certaines fabriques, en porter seule la responsabilité, et je dois des remerciements à mon collègue, M. Monday, qui a bien voulu m'aider de ses conseils. Conjointement, nous avons ordonné un grand nombre de ces escaliers.

Quant aux moyens d'extinction, les compagnies d'assurance s'en occupent si bien que j'ai peu à faire sous ce rapport.

---

## DE L'AGE D'ADMISSION.

J'ai fait renvoyer neuf petites filles et un garçon qui n'avaient pas l'âge requis par la loi. Quatre de ces petites filles étaient munies de certificat d'âge, mais elles étaient si petites que j'ai eu lieu de croire que ces certificats étaient falsifiés.

## DE LA PROPRETÉ

Dans les grandes fabriques où un système régulier de nettoyage existe, je n'ai que des louanges à faire aux patrons sous ce rapport.

Les modistes aussi tiennent fort bien leurs ateliers—beaucoup mieux que les tailleurs—peut-être est-ce dû au goût inné de la propreté chez la femme, peut-être à la nature de l'ouvrage qui s'y fait, mais il y a une différence bien marquée entre les deux.

Les tailleurs, cependant, ont fait beaucoup de progrès, et l'installation de crachoirs y contribue pour beaucoup.

## PLAINTES.

Lorsque j'ai reçu des plaintes de la part des ouvrières, je me suis toujours empressée de me rendre au lieu indiqué et de remédier à l'état des choses, si possible.

## DES MAGASINS.

En vertu de la loi qui place les magasins sous le contrôle des inspecteurs, j'en ai visité un bon nombre. Lorsque j'ai interrogé les jeunes filles, plusieurs m'ont dit: "On ne nous défend pas de nous asseoir, mais on n'aime pas ça." Il est évident qu'après avoir fait placer des sièges, les inspecteurs ne pourront jamais contrôler la manière dont les employés en feront usage. Cela dépendra de la bonne volonté du patron et de la promptitude avec laquelle les jeunes filles quitteront leurs sièges pour servir les pratiques.

## REMARQUES.

Dans un de mes rapports précédents, je me rappelle avoir recommandé l'enseignement de la physiologie et de l'hygiène dans nos écoles élémentaires. Je me permettrai de le recommander de nouveau comme étant essentiel au maintien de la santé. En causant avec les ouvrières, je m'aperçois qu'elles n'en savent rien. Par exemple, les jeunes filles sont toutes surprises quand je leur explique que la salive a une autre fonction à remplir que de mouiller les étiquettes. Quant à l'importance de la ventilation, elles n'y comprennent rien, et font toujours des objections quand on ouvre les ventilateurs.

J'ai vu des ouvriers se remplir continuellement la bouche de clous, au lieu de les mettre dans leur poche, afin de sauver du temps, et me dire tout

---

bonnement : "Qu'est-ce que ça fait, ça ?" Evidemment la théorie des microbes n'est pas parvenue jusqu'à eux. Il vaut mieux prendre le mal à sa racine que d'essayer d'en détruire les fruits. Si les lois de l'hygiène étaient plus connues, tout le monde s'en porterait mieux.

En général, j'ai été très bien accueillie dans les établissements que j'ai visités. Lorsqu'on m'a mal reçue, je m'en suis consolée en me disant que les ouvrières avaient d'autant plus besoin de ma visite, car j'ai toujours trouvé que quand on reçoit mal l'inspectrice, on ne traite guère mieux les employés.

En somme donc, j'ai beaucoup joui de mon travail, et je suis plus persuadée que jamais qu'il n'y a pas d'inspection qui contribue davantage au bien-être du public et de la classe ouvrière que l'inspection des établissements industriels et des édifices publics.

Le tout respectueusement soumis,

LOUISA KING,

Inspectrice.

## RAPPORT DE M. P.-J. JOBIN.

Québec, 30 juin 1907.

A l'honorable W.-A. WEIR,  
Ministre des Travaux Publics et du Travail,  
Québec.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'inspection des établissements industriels et des édifices publics pour la division de Québec.

## L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE.

L'activité industrielle a été maintenue pendant l'année; cependant, il n'y a pas eu autant d'établissements nouveaux d'ouverts que pendant l'année précédente. Mais un trait spécial de cette activité qui mérite d'être signalé, c'est la rareté de la main-d'œuvre. Cette rareté se fait sentir particulièrement en dehors des grands centres ou des villes, et est la cause de l'emploi des jeunes garçons dans les moulins à scie, chose d'occurrence relativement récente. Ces faits ont été signalés dans mon rapport de l'année dernière, mais cette année ils se produisent encore plus nombreux.

Je ne puis laisser passer cette occasion sans mentionner l'aide apportée à la tâche d'inspection des établissements industriels par Mlle DeGuise, inspectrice qui a fait preuve de beaucoup de zèle et d'énergie dans l'accomplissement de ses devoirs.

## PLAINTES.

Vingt-deux plaintes ont été reçues durant l'année. Ces plaintes peuvent être classées comme suit : quatre concernant les escaliers de sauvetage à l'extérieur; trois contre l'incompétence des ingénieurs; trois contre une ventilation défectueuse; trois contre des bâtisses considérées comme dangereuses; deux contre des conditions sanitaires défectueuses; deux contre des machineries défectueuses; une contre un ascenseur dangereux; une contre l'insuffisance de la chaleur (en hiver); une contre la fermeture à clef des portes pendant la durée du travail; et deux concernant la nuisance causée par l'échappement de la fumée et des étincelles des cheminées, ces dernières venant des résidents avoisinants des manufactures.

Toutes ces plaintes, à part les deux dernières, ont reçu mon attention immédiate. Je constate que bien souvent il arrive que l'inspecteur ayant visité un établissement et signalé au propriétaire les défauts, ainsi que comment y remédier, ces propriétaires sont très empressés de lui dire qu'ils vont y voir immédiatement, et cependant, une fois l'inspecteur parti, ils laissent faire dans l'espoir d'être longtemps sans recevoir de nouveau la visite de l'inspecteur, et que l'oubli viendra avec le temps. Je trouve qu'une seconde et troisième visites sont quelquefois nécessaires pour obtenir les résultats voulus.

Je préfère de beaucoup l'homme qui s'oppose directement à ce qu'on lui propose, car avec lui il est toujours facile de savoir où nous en sommes, et s'il ne cède pas, de l'obliger à se conformer aux exigences de la loi

### TRAVAIL SUPPLÉMENTAIRE.

Deux permis seulement ont été accordés pour travail supplémentaire, conformément aux dispositions de l'article 3026 de la loi. Ces permis n'étaient que pour six heures supplémentaires par semaine, et en compensation de temps perdu. Il est à désirer que ces permis disparaissent, car c'est plutôt la réduction des heures de travail pour femmes et enfants dans nos manufactures qui serait désirable que leur augmentation.

### EMPLOI DES ENFANTS.

L'amendement au paragraphe 2 de l'article 3023, portant l'âge des garçons admis à travailler dans un établissement industriel à quatorze ans ainsi que la qualification scolaire maintenant exigée de tout garçon ou jeune fille au-dessous de seize ans, va occuper l'inspecteur pendant quelque temps avant qu'il puisse dire que la loi est observée. J'ai rencontré pendant l'année plus d'infractions à la loi, c'est-à-dire plus d'enfants au-dessous de l'âge que jamais auparavant. Dans tous ces cas, leur renvoi immédiat a été ordonné. Mais il y a plus. J'ai aussi trouvé des certificats d'âge falsifiés et d'autres remplis de façon à induire en erreur le lecteur. Dans ces cas ce n'est certainement pas les manufacturiers qui sont à blâmer, mais ce sont les parents. Je considère comme un acte de lâcheté suprême pour un père de famille d'être trop paresseux pour travailler à gagner sa vie, et d'exiger que ses enfants aillent travailler avant d'avoir atteint l'âge légal. Il n'y a qu'un remède à cela, c'est le travail obligatoire, les travaux forcés dans l'enceinte des murs d'une prison. Ça les surprendra peut-être, mais la surprise sera salubre. Je sais que ces expressions sont dures, mais elles sont loin de la brutalité dont font preuve ces parents sans cœur, coupables de condamner de petits êtres au travail quand ils devraient être à l'école, de les condamner à devenir des infirmes, des invalides ou des dégénérés, de les condamner à l'ignorance dans le présent et pour l'avenir. Le vrai remède se trouve dans la formule que "le mal guérira le mal," et un mois ou deux de réclusion sans l'option d'une amende réglerait cette question.

### INSPECTION DES CHAUDIERES A VAPEUR.

Le service d'inspection des chaudières à vapeur a été poussé avec autant d'énergie que les circonstances me le permettaient. Il est extrêmement difficile d'exiger l'inspection surtout dans les endroits éloignés et difficiles d'accès, quand vous n'avez pas d'inspecteurs de chaudières disponibles pour y être envoyés. Mais la répartition par district, telle que définie dans l'amendement de l'article 3028 passé à la dernière session de la législature, doit aider à rendre ce service plus efficace et plus systématique. Cependant, il me semble que le temps est arrivé de poursuivre tout propriétaire d'une chaudière à vapeur qui, ayant été mis en demeure de se conformer à la loi, après une visite de l'inspecteur refuse ou néglige de le faire. S'il ignore les dangers



auxquels il s'expose lui-même et qu'il peut occasionner aux personnes du voisinage, la meilleure leçon qui puisse lui être donnée pour les lui rappeler serait de lui infliger la pénalité que prescrit la loi pour avoir refusé ou négligé de faire inspecter sa chaudière. Il n'y a eu qu'un accident produit par des chaudières à vapeur durant l'année, mais malheureusement cet accident a causé la mort d'un homme. Le gardien de nuit, à qui était confiée la tâche de chauffer pendant la nuit, a oublié d'alimenter d'eau la chaudière à vapeur qu'il avait à surveiller, et le résultat a été que le surchauffage de la fournaise a causé une rupture dans le ciel du fourneau.

Un sujet de mécontentement qui va disparaître pour faire place à un autre, est l'inspection des chaudières des beurreries et des fromageries. Les autres industriels ne pourront plus être jaloux de l'exemption, mais les inspecteurs de chaudières qui devront faire cette inspection sont loin d'être satisfaits, car le prix fixé par le tarif, disent-ils, ne les récompense nullement pour le dérangement et la peine qu'entraîne une telle inspection, où toutes les connections sont rouillées, pourries, et cassent à la moindre épreuve.

La question de la qualification des ingénieurs en est une aussi qui mérite une attention toute spéciale. Je reconnais qu'il serait difficile de formuler des règlements pour satisfaire tous les intéressés, mais les difficultés ne sont pas insurmontables. Il est vrai que les conditions sont diverses, car il y a une grande différence entre le petit moulin de paroisse, muni d'un engin de 30 forces, et dont le propriétaire est en même temps l'ingénieur en chef et le mécanicien en chef, et un grand établissement avec trois à neuf cents employés, et dont les engins moteurs ont un pouvoir de dix, vingt ou cent fois plus considérable. Mais les dégâts et la destruction qui peuvent être causés par ces petites chaudières à vapeur ne doivent pas être oubliés. Une autre particularité de cette question qui se présente également, c'est la définition des connaissances pratiques et techniques nécessaires pour l'obtention d'un certificat. Le pouvoir d'accorder ces certificats étant confié aux inspecteurs de chaudières pour les certificats de quatrième et de troisième classe, et au bureau d'examineurs pour les secondes et premières classes, il me semble qu'il y a une lacune dans nos règlements, et pour la faire disparaître, il faudrait avoir des définitions très explicites, démontrant l'état de services et de connaissances acquises des aspirants, afin d'avoir l'uniformité. D'après notre présent système, ou plutôt le manque de système, chaque inspecteur de chaudières exerce son meilleur jugement en accordant ces certificats. Mais la différence entre les connaissances acquises exigées par deux inspecteurs différents, peut être considérable. Le nombre de chaudières inspectées durant l'année, et dont rapport a été fait à ce bureau, s'élève à six cent douze.

Note : Les rapports pour les comtés de Gaspé et de Bonaventure ne sont pas encore arrivés.

## ACCIDENTS.

Le nombre total d'accidents rapportés s'élève à cinquante, dont treize suivis de mort. Quatre de ces accidents ont été causés par des morceaux de bois projetés par des scies; trois par des chutes; deux par des arbres de couche; un par le maniement des courrois sans ralentissement de vitesse; un par contact violent entre deux rouleaux; et un, enfin, par l'effondrement d'un

ciel de fourneau d'une chaudière à vapeur. La classification par sexe et par âge donne trois accidents arrivés à des filles et femmes, dont deux filles de quatorze ans, et une femme de vingt ans, et quarante-sept arrivés à des ouvriers, dont un garçon de treize ans, deux de quatorze ans, deux de quinze ans, trois de dix-sept ans, quatre de dix-huit ans, quatre de dix-neuf ans, un de vingt et un ans, trois hommes de vingt-deux ans, un de vingt-trois ans, quatre de vingt-quatre ans, un de vingt-cinq ans, un de vingt-six ans, un de vingt-sept ans, deux de vingt-huit ans, un de vingt-neuf ans, un de trente et un ans, trois de trente-deux ans, un de trente-trois ans, un de trente-cinq ans, un de trente-neuf ans, un de quarante et un ans, un de quarante-quatre ans, deux de quarante-cinq ans, un de quarante-huit ans, un de cinquante-huit ans, un de soixante-quatre ans et un de soixante-huit ans. De ces accidents, seize, ou trente-quatre pour cent, ont eu pour victimes des employés âgés de moins de vingt et un ans; deux, ou quatre pour cent, âgés de plus de soixante ans; et soixante et deux pour cent entre les âges de vingt et un ans et soixante ans. La gravité de ces accidents, à part des treize cités comme suivis de mort, deux des victimes ont perdu le bras droit, un a perdu le bras gauche, un a perdu un pied, deux ont perdu les cinq doigts de la main droite, un a perdu quatre doigts, quatre ont perdu trois doigts, sept ont perdu deux doigts, cinq ont perdu un doigt, trois ont perdu les doigts des pieds, trois ont subi des fractures aux bras, un perdu le pouce droit, un a subi une fracture à une jambe, un a eu un œil aveuglé, et cinq des coupures ou meurtrissures peu graves. Vingt-six pour cent de ces accidents ont causé la mort, huit pour cent la perte des membres, quarante-cinq pour cent la perte des doigts, et vingt et un pour cent diverses blessures. Si l'on compare le nombre d'accidents rapportés l'année dernière avec celui de cette année, il y a une diminution de dix, c'est-à-dire, cinquante cette année contre soixante pour l'année finissant le 30 juin 1906; mais il y a une augmentation de cinq pour cent dans les accidents graves et suivis de mort, les chiffres étant de treize cette année contre neuf pour l'année passée. Les procès pour dommages relevant de ces accidents ont été nombreux et ont nécessité très souvent ma comparution dans les cours de justice comme témoin expert. Il serait à désirer que ces procès cessassent, mais la réalisation de ce souhait paraît encore très éloignée. (Un état détaillé de ces accidents est contenu dans l'annexe "A" de ce rapport.) Cette annexe, qui n'a pas été publiée, reste de record au Département des Travaux Publics et du Travail.

### EDIFICES PUBLICS.

J'ai visité plusieurs édifices publics dans ma division pendant le cours de l'année, et je suis heureux de constater que dans les cas d'une seconde visite, où, à la précédente, j'avais fait des recommandations, que ces recommandations ont été suivies. Cependant, il faut avouer qu'il est bien rare de trouver des institutions ou des personnes qui acceptent avec empressement les recommandations faites par un inspecteur, vu qu'elles entraînent infailliblement des dépenses quelquefois considérables. D'ordinaire, l'inspecteur est loin d'être le bienvenu quand il se présente pour visiter un édifice public.

J'ai assisté à la convention des inspecteurs des manufactures, tenue à Hartford, Conn. les 4, 5, 6 juin 1907, et je me félicite de l'avantage qui m'a été accordé de rencontrer d'autres inspecteurs et d'échanger avec eux des idées relatives à l'accomplissement des devoirs qui nous incombent.

J'ai fait, pendant le cours de l'année, quatre cent quatre-vingt-cinq visites d'inspection. Le nombre n'est pas aussi considérable que les années précédentes, mais j'ai voulu, cette année, visiter les établissements éloignés qui n'avaient pas encore reçu de visite de ma part.

Le tout respectueusement soumis,

P.-J. JOBIN,  
Inspecteur.

## RAPPORT DE MADEMOISELLE DEGUISE.

Québec, 30 juin 1907.

A l'honorable Ministre des Travaux Publics et du Travail.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous transmettre mon deuxième rapport pour l'année finissant le 30 juin 1907.

J'ai visité les fabriques et établissements industriels de Québec, de la ville de Lévis, de St-Joseph, de Montmorency et des Trois-Rivières. Je me permettrai de dire que j'ai été forcée de retourner quatre et même cinq fois aux mêmes endroits afin d'obtenir les réformes exigées.

Je crois sincèrement que ces visites répétées produisent les meilleurs résultats. Je dois vous avouer que, pour renseigner fidèlement le gouvernement aussi bien que pour rendre justice aux intéressés, il faut, de la part des inspecteurs et des inspectrices, beaucoup de patience et encore plus d'énergie. Permettez-moi de vous dire, Monsieur le Ministre, que les amendements passés à la loi concernant l'âge et l'instruction des enfants ont amené dans les fabriques et les manufactures des résultats satisfaisants. Ceux qui sont à la tête de ces établissements comprennent maintenant, tant pour eux-mêmes que pour leurs jeunes employés, la nécessité de l'éducation, et c'est pourquoi un grand nombre d'entre eux requièrent, de la part des enfants qui demandent d'être employés, non-seulement un développement physique conforme au travail qu'ils auront à faire, mais encore un commencement de culture intellectuelle qui démontre au moins une éducation primaire qui met ces enfants en mesure de gagner leur vie en dehors du travail strictement manuel. L'important, maintenant, est de faire comprendre aux parents que les enfants ne devraient aller dans les fabriques ou être appelés pour aider leurs familles que dans des cas d'urgence et qu'après avoir reçu une forte éducation chrétienne, à tout événement, jamais avant l'âge de 14 ans. A cet effet, ne pourrait-on pas prendre les moyens de faire faire une preuve assermentée de l'âge des enfants qui se présentent pour travailler, car je sais personnellement que bien des parents, quel que soit leur but, majorent d'un an ou deux l'âge de leurs enfants afin de tromper le propriétaire de la fabrique ou de l'établissement.

Quant à l'état hygiénique des fabriques et établissements que j'ai visités, je dois dire qu'en règle générale elles sont bonnes sans être excellentes. Il y

a assurément une réforme à faire et qui s'accomplira, si j'en juge par les rapports de celles qui m'ont précédée. En effet, en comparant mes notes avec celles que j'ai pu consulter de mes devancières, je constate un progrès réel et constant.

Des plaintes me sont parvenues que les demoiselles de magasin n'avaient point, dans les moments de répit ou de chômage, des sièges ou endroits où elles pussent se reposer. J'ai fait une enquête sérieuse sur ces plaintes, qui m'ont paru fondées dans plusieurs cas, et les réformes requises demandées par moi ont été accordées. Dans d'autres cas, j'ai constaté que la chose n'était pas possible, vu l'exiguïté du local ; mais, dans ces derniers établissements, on donne aux employées tout le confort désirable, et les jeunes filles n'ont pas fait de plaintes à ce sujet, encore que je les aie interrogées directement et hors la présence des patrons.

Comme conclusion, Monsieur le Ministre, je dois vous dire que les inspections qui sont faites sous la direction et l'autorité du gouvernement, produisent chaque année des résultats de plus en plus manifestes. Les règlements touchant l'hygiène et la salubrité sont mieux observés. L'emploi des enfants des deux sexes dans les établissements est devenu plus restreint et plus conforme à la loi. J'ai obtenu des fenêtres et des ouvertures assez larges et suffisantes pour donner amplement de la lumière et de la ventilation. Les cabinets privés, avec sièges et dossiers pour les ouvrières, ont été érigés séparément de ceux des hommes ; les murs de ces cabinets ont été blanchis. J'ai renvoyé dix enfants qui n'avaient pas l'âge requis, etc. Enfin, j'ai fait en sorte d'inculquer aux patrons et aux employés l'importance de la propreté et de l'observation de la loi, tant dans l'intérêt des patrons eux-mêmes que dans celui du travail et de la santé de leurs jeunes employés.

Le tout respectueusement soumis,

A. DEGUISE,  
Inspectrice.

## RAPPORT DE M. R.-H. GOOLEY.

Coaticooke, 30 juin 1907.

A l'honorable W.-A. WEIR,

Ministre des Travaux Publics et du Travail,

Province de Québec,

Québec.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'inspection des établissements industriels et des édifices publics de ma division d'inspection (les Cantons de l'Est), pour l'année finissant le trentième jour de juin mil neuf cent sept.

L'activité que je remarquais avec quelque surprise dans toutes les industries, lorsque je suis entré en fonction, n'a pas encore cessé.

Chaque industrie produit au maximum de son rendement, et il en est plusieurs qui font des additions à leur matériel et à leur capacité de rendement. Dans le cours de l'année dernière, l'on a vu surgir dans mon district quarante-neuf industries nouvelles ou additions importantes. Dans les classes manufacturières semble régner la confiance presque absolue que la prospérité actuelle se continuera indéfiniment. On remarque avec plaisir la marche rapide du Canada dans la voie de l'établissement et du défrichement des terres vacantes, ainsi que l'extension des chemins de fer et des voies fluviales, et les industriels ne trouvent pas de raisons pour ne pas accroître leurs propres entreprises de manière à profiter des avantages qu'offrent les marchés qui se développent si rapidement pour le Canada.

## ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS.

Dans le cours de l'année dernière, j'ai inspecté deux cent quarante-sept établissements industriels. En règle générale, j'ai pu constater, à ma deuxième inspection, que les propriétaires et les gérants me faisaient bon accueil, et paraissaient heureux de me donner toute l'aide et l'assistance possibles. J'ai trouvé que, souvent, il fallait y mettre du temps et de la patience pour convaincre ces propriétaires que l'inspection se faisait dans leur intérêt, mais je considère que c'est du temps bien employé. Il est bien plus facile et plus satisfaisant de faire une inspection lorsque les gérants veulent bien s'y prêter et donner des renseignements, que lorsqu'ils me regardent comme un intrus.

Là où j'ai trouvé nécessaire d'ordonner des changements pour la protection des ouvriers, ou pour rendre les pièces plus salubres, en règle générale on s'y est prêté de fort bonne grâce. Ce n'est que dans de très rares occasions qu'il est nécessaire de faire plus qu'indiquer les changements requis pour les faire opérer.

## CONSTRUCTION.

Des deux cent quarante-sept établissements industriels que j'ai inspectés, cent cinquante-six étaient des fabriques en bois, soixante-six en brique, seize couvertes de métal, sept en pierre et deux en ciment.

## HEURES DE TRAVAIL.

A peu d'exceptions près, dans toutes les industries de ma division, on travaille soixante heures par semaine. Dans la plupart des endroits on observe le samedi après-midi comme un demi-congé, mais le temps est remplacé durant la semaine.

J'ai reçu vingt-sept demandes de permis pour travailler après le temps réglementaire, j'en ai accordé vingt-deux. Avant d'émettre un permis pour travailler plus que le temps réglementaire, j'ai, dans tous les cas, pris la peine de m'assurer qu'il était nécessaire aux établissements en question de travailler plus que les soixante heures par semaine, afin de satisfaire à leurs commandes ou aux besoins exceptionnels du commerce.

## PLAINTES.

Durant l'année, j'ai reçu douze lettres anonymes d'ouvriers se plaignant d'être forcés de travailler plus que le temps réglementaire. Les auteurs de ces lettres s'excusaient de ne pas signer leurs plaintes, en disant qu'ils craignaient d'être congédiés s'ils laissaient savoir qu'ils s'étaient plaints. En recevant ces plaintes, j'ai pris immédiatement des renseignements. Dans la plupart des cas, j'ai trouvé que les plaintes étaient bien fondées. Les patrons ignoraient évidemment qu'ils sont obligés d'avoir des permis pour tenir leurs fabriques en opération plus que soixante heures par semaine. Quand la loi leur a été expliquée, ils s'y sont conformés volontiers. Je ne crois pas rencontrer beaucoup de difficultés sous ce rapport à l'avenir. Actuellement, je ne pense pas qu'il existe aucune autre cause de plaintes à ce propos.

J'ai reçu seize plaintes d'ouvriers au sujet de machines non protégées, de l'absence de chasse-poussière, ou de chasse-poussière insuffisant, de conditions hygiéniques défectueuses, etc. J'ai trouvé que quatre de ces plaintes étaient absolument non fondées, étant faites par des employés congédiés qui voulaient se venger. Cependant, dans bien des cas, j'ai trouvé que les plaintes étaient justifiées et j'ai pris les mesures nécessaires pour faire remédier aux défauts dont il s'agissait. J'ai fait installer plusieurs nouveaux chasse-poussière, et quelques-uns de ceux qui étaient insuffisants ont été remplacés par des meilleurs. Dans quelques-uns des petits établissements où l'on travaille le bois, où le coût des chasse-poussière serait trop élevé en comparaison du montant des affaires qui s'y font, j'ai engagé les propriétaires à ménager des bouches d'air dans les salles où travaillent les ouvriers.

Dans les grandes fabriques il reste bien peu à faire pour améliorer les gardes autour des machines dangereuses. A peu d'exceptions près, les machines sont aussi bien isolées qu'elles peuvent l'être.

Dans les petites industries, et surtout dans les petites scieries de la campagne, il reste beaucoup à faire pour isoler ou protéger comme il le faut les

machines dangereuses. Mon temps a été tellement accaparé par les grandes industries et les édifices publics, que je n'ai pas encore eu l'occasion de porter toute l'attention nécessaire à ces endroits, afin d'y faire disparaître autant que possible les périls pour ceux qui y travaillent. A ce propos, je me permettrai de vous recommander de hâter l'achèvement du musée mécanique, dont s'occupe actuellement notre inspecteur en chef. La réponse la plus fréquente que nous recevons lorsque nous recommandons d'isoler une machine dangereuse, c'est qu'on ne connaît pas de garde convenable, ou que l'on ne sait pas où s'en procurer. Lorsque le musée dont il s'agit sera ouvert, nous pourrions immédiatement y renvoyer ces gens, comme à l'endroit où ils verront toutes ces inventions en position, et pourront juger par eux-mêmes du meilleur appareil à choisir pour leurs établissements particuliers. Cela facilitera grandement la tâche des inspecteurs et en même temps sera d'une grande valeur pour les manufacturiers, en leur permettant non seulement de faire un choix de gardes ou de protecteurs mais aussi de machines.

### NOMBRE D'EMPLOYÉS.

Dans les établissements industriels que j'ai visités durant l'année dernière, il y avait onze mille, cinq cent quatre employés : dont sept mille soixante hommes, mille trois cent cinquante jeunes garçons, neuf cent quatre-vingt-quinze filles, et deux mille quatre-vingt-dix-neuf femmes.

### PROTECTION CONTRE LE FEU.

J'ai trouvé que la plupart des établissements industriels étaient bien pourvus d'appareils pour l'extinction des incendies, mais pratiquement il n'y avait pas d'échelles de sauvetage pour leurs ouvriers en cas d'incendie ou de panique. J'ai réussi, dans une certaine mesure, à y faire ménager des sorties en cas d'incendie, mais il reste encore beaucoup à faire. Quand je suis rentré en fonction comme inspecteur pour ce district, il n'y avait peut-être pas une bonne échelle de sauvetage dans toute ma division d'inspection. J'ai fait ménager de ces sorties dans quatorze grandes fabriques qui ont été parfaitement pourvues de bonnes échelles de sauvetage modernes, et j'ai donné l'ordre d'en ériger plusieurs autres.

### ACCIDENTS.

Durant l'année, cent six accidents m'ont été annoncés. Il y en a probablement eu d'autres moins importants, mais qui ne m'ont pas été annoncés. Aussitôt que j'en ai été prévenu, j'ai fait une enquête sur chaque accident. Neuf de ces accidents ont été suivis de mort.

Sauf une seule exception, à mon avis, il n'y avait personne à blâmer en particulier, et l'on ne pouvait pas assigner de cause particulière à l'accident.

L'exception était dans une scierie près de Mégantic, où l'accident est dû à ce qu'une raboteuse mécanique n'était pas suffisamment isolée. Le propriétaire de la scierie a reconnu sa faute et il a pourvu au soutien de la famille du défunt.

Dans un autre accident, un ouvrier a perdu les deux jambes. Personne n'était en faute.

Quatre accidents ont eu pour résultat la perte d'une jambe. Trois de ces accidents ont eu lieu dans de petites scieries, et, à mon avis, étaient dus à ce que les machines dangereuses n'étaient pas suffisamment isolées. Dans l'autre cas, il n'y avait personne en faute. Dix-huit accidents ont eu pour résultat la perte d'un ou de plusieurs doigts. Ceux-là étaient dus, en grande partie, à la négligence ou à l'imprudence des ouvriers eux-mêmes.

Il y a eu soixante et un accidents qui n'ont causé que de légères blessures nécessitant une absence d'une journée à trois semaines, et les victimes de treize accidents sont revenues au travail aussitôt après que leurs blessures eurent été pansées. Malgré les grands efforts que je fais pour obtenir le contraire, je trouve que trop de ces accidents sont dus à ce que l'on permet à de jeunes garçons de faire fonctionner des machines dangereuses.

### SANTÉ.

Sous le rapport des dispositions hygiéniques dans nos établissements industriels, il y a place à beaucoup d'améliorations. Les patrons commencent à comprendre qu'il y va de leurs intérêts de veiller avec soin aux conditions sanitaires de leurs employés, mais les travailleurs eux-mêmes ne savent pas apprécier les efforts qui se font pour leur bien-être. Dans un très grand nombre de cas, j'ai fait faire des améliorations qui, vu les habitudes de malpropreté des ouvriers, n'ont pas beaucoup amélioré leur condition. Je citerai un exemple. J'ai fait installer dans un établissement une grande salle à dîner où les ouvriers pourraient prendre leur dîner. Cette salle était pourvue de réchauffoirs, de tables, de chaises et de tout ce qui était nécessaire pour le confort et la commodité des employés. J'étais bien content de ce qui avait été fait pour eux. Lorsque je fis ma visite suivante à cet endroit, je trouvai cette salle dans un pitoyable état de malpropreté. Des restes du dîner des employés étaient jetés partout et foulés aux pieds, et l'on n'avait pas cherché à tenir cette salle propre et convenable comme salle à manger. Rien ne sert d'imposer aux classes ouvrières des commodités dont elles ne savent pas encore profiter. D'autres fabriques ont offert de fournir des salles à dîner à leurs travailleurs aussitôt que ceux-ci voudront bien se charger de les entretenir proprement.

Les grandes fabriques sont toutes bien pourvues de cabinets d'aisance et de ventilateurs et d'autres dispositions au point de vue sanitaire, mais les petites fabriques laissent beaucoup à désirer sous ce rapport.

Il m'a été fait quelques plaintes au sujet de l'eau potable. Quand c'était possible, j'ai fait introduire l'eau de la ville dans chaque chambre ou dans chaque étage, et là où cela n'était pas possible, j'ai fait placer des réservoirs à eau de glace dans chaque salle.

### TRAVAIL DES ENFANTS.

Voilà le problème le plus difficile que j'ai rencontré. En entrant en fonction, j'ai constaté que les fabriques étaient remplies d'enfants n'ayant pas l'âge légal. Se contenter de demander leur renvoi et de faire connaître la loi n'était pas suffisant pour obtenir leur renvoi. Les parents et les gardiens en appellent aux patrons et insistent pour que ces enfants restent à l'ouvrage, et



s'adressent même à la sympathie des patrons pour obtenir que leurs enfants retournent à la fabrique. J'ai trouvé souvent, en faisant ma visite suivante, que plusieurs enfants étaient encore à l'ouvrage même lorsque les patrons avaient promis de les renvoyer. Dans bien des cas, j'ai dû rester dans les fabriques jusqu'à ce que les certificats d'âge fussent produits. Même alors c'était encore une tâche difficile à accomplir, car l'on produisait quelquefois de faux certificats. Je devais, dans ces cas-là, recourir à des moyens plus rigoureux, comme aux certificats authentiques de naissance, ou au certificat des parents, reconnu et assermenté devant un juge de paix. De cette manière, j'ai assez bien réussi à éliminer les enfants trop jeunes d'après l'ancienne loi. La nouvelle loi qui reporte l'âge légal de treize ans à quatorze ans, pour les garçons, m'obligera de tout recommencer, et en plusieurs cas le travail sera plus difficile que le premier, vu qu'il y a beaucoup plus de garçons au travail entre les âges de treize et de quatorze ans qu'il n'y en avait au-dessous de l'âge de treize ans. Nous faisons tout ce qui est possible pour que les lois soient mises à exécution et en même temps pour que leur mise à exécution soit la moins onéreuse, et tout cela dans le but d'améliorer la condition de la société en général, et celle des enfants des classes ouvrières en particulier.

J'ai distribué des exemplaires de la nouvelle loi dans tous les établissements industriels de mon district, et j'ai donné avis aux manufacturiers que l'on devait s'y conformer avant le quinzième jour de novembre prochain. Après cette date, il me faudra aller dans chaque établissement et y rester jusqu'à ce que je vois que la loi soit obéie. Autrement, la loi n'aurait que bien peu d'effet. Même après avoir éliminé une fois d'une fabrique les enfants qui n'ont pas atteint l'âge voulu, il serait nécessaire d'y faire de fréquentes visites, car des parents sans scrupule y remettront leurs enfants dans les mêmes fabriques ou d'autres boutiques, en dépit des bonnes intentions des gérants. Je ne pense pas que les manufacturiers soient entièrement à blâmer sur ce sujet. Il est souvent très difficile de juger de l'âge d'un enfant, vu surtout qu'un enfant mis à l'ouvrage de bonne heure ne sera pas aussi bien développé qu'un autre beaucoup plus jeune qui aura joui de sa liberté. Je donne le blâme dans bien des cas aux parents paresseux et sans scrupules qui essaient de vivre dans l'oisiveté aux dépens de leurs enfants.

Le public ne se rend pas parfaitement compte des difficultés que l'on rencontre dans la mise en vigueur de la loi concernant le travail des enfants. On s'en vient dire que, dans une certaine fabrique, il y a à l'ouvrage des enfants qui n'ont pas l'âge légal. Je ne conteste pas les bonnes intentions, mais à ma connaissance certaine plusieurs de ces plaintes étaient sans fondement, car ayant fait des inspections très minutieuses de ces fabriques dont on se plaignait, j'ai trouvé que les enfants étaient réellement plus âgés qu'ils n'en avaient l'air. Ceux qui portaient plainte jugeaient de l'âge des enfants à leur apparence, en les voyant aller à l'ouvrage et en revenant.

Un autre abus auquel j'ai essayé d'obvier, c'est l'emploi de jeunes garçons dans des endroits d'amusement et des hôtels, comme messagers ou cireurs de bottes, etc. Je considère que cela est encore plus mal que l'emploi dans les fabriques, parce qu'ici, il n'y a pas que leur santé qui soit en danger mais leur âme aussi. J'insiste pour que la loi soit mise en vigueur le plus strictement possible dans ces établissements.

Il est, sans doute, dans l'intérêt de la génération future, que les enfants restent à l'école aussi longtemps que possible. Le manque d'instruction dans une société est l'un des plus grands défauts, et les plus difficiles à convaincre de ce fait sont les ignorants eux-mêmes. Rien ne tend plus à favoriser l'ignorance que de permettre aux jeunes enfants de travailler dans les fabriques.

Lorsque les améliorations que l'on se propose de faire à notre système scolaire seront accomplies, je pense qu'il sera moins difficile qu'aujourd'hui de tenir les enfants à l'école. Une école qui ne coûtera pas cher et qui sera attrayante, contribuera beaucoup à tenir les enfants en dehors des fabriques.

J'ai apporté un grand soin à cette partie de mes devoirs, en songeant que, comme les enfants d'aujourd'hui seront les hommes et les citoyens de demain, c'est là une des parties les plus importantes de mes devoirs. L'attention portée à cette œuvre par vous et l'inspecteur en chef est parfaitement justifiée par les résultats obtenus dans toute la province.

Comme délégué de la Convention Internationale des inspecteurs de fabriques, tenue à Hartford, Connecticut, en juin dernier, j'ai appris que nous ne sommes pas les seuls, nous ici de la province de Québec, à éprouver des ennuis et des embarras au sujet de cette question du travail des enfants. C'est le sujet le plus difficile et le plus important que l'on ait discuté. J'ai acquis de nouvelles idées sur cette question et sur la manière d'en disposer, en écoutant la discussion qui s'est faite entre les nombreux et habiles délégués, et je suis revenu plus convaincu que jamais de son importance. Comme nouvel inspecteur, j'ai tiré grand profit de ma présence à cette convention, car je m'y suis trouvé en contact avec des gens plus âgés que moi, je les ai entendus émettre leurs idées là-dessus, ainsi que sur d'autres sujets qui ont été traités durant la convention.

## INSPECTION DES CHAUDIÈRES À VAPEUR.

Il y a eu quatre cent seize inspections de chaudières à vapeur qui m'ont été signalées durant l'année. De ce nombre, cent quatre-vingt-seize ont été faites par les inspecteurs du gouvernement, et deux cents par les inspecteurs des compagnies d'assurance. Le système dernièrement adopté par le département, de diviser la province en districts pour l'inspection des chaudières à vapeur, donne beaucoup de satisfaction dans mon district, et quand j'en trouve une qui a été omise, je sais immédiatement où est la faute, et à qui m'adresser pour faire inspecter cette chaudière. Il a été émis dans mon district trente-huit certificats d'ingénieurs et onze de chauffeurs.

Jusqu'à dernièrement, les chaudières dans les beurreries et les fromageries n'exigeaient pas d'inspection. J'ai eu quelque peine à amener les propriétaires de ces chaudières à se soumettre à cette inspection. Il était difficile de les convaincre que la loi avait été changée. Dans plusieurs cas, j'ai été obligé d'accompagner l'inspecteur de bouilloires avant de pouvoir obtenir que l'inspection se fit.

Cependant, après une première fois, le fait que toutes les chaudières à vapeur dans un endroit sont mises sur le même pied quant à l'inspection, facilitera toutes les inspections.

---

## EDIFICES PUBLICS.

Durant l'année, j'ai visité deux cent quarante-six édifices publics. Je suis heureux de pouvoir annoncer une amélioration notable dans les édifices publics de ma division, depuis que je suis devenu inspecteur.

J'ai apporté beaucoup d'attention à la question des dispositions hygiéniques, en faisant installer plusieurs appareils de ventilation modernes là où il n'en existait pas auparavant, et en faisant améliorer ceux qui existaient déjà.

Je trouve que les représentants et les gérants de ces établissements sont moins portés que par le passé à s'opposer aux soins et aux améliorations que je suggère.

J'ai reçu quatorze plaintes touchant les édifices publics; je me suis enquis de toutes ces plaintes et remédié aux causes qui les avaient produites. La plupart de ces plaintes venaient de parents, demandant des échelles de sauvetage dans les écoles, les couvents, etc. Il y a actuellement en construction, dans mon district, vingt et un édifices publics, comprenant trois couvents et deux écoles de Frères, tous construits en brique; quatre hôtels, l'un en brique et trois en bois; deux hôpitaux, tous deux en brique; six églises, trois en pierre, l'une en brique, et deux en bois; et quatre salles publiques, trois en brique et bois et une en bois. •

Les plans d'architecte de tous ces édifices m'ont été soumis par les entrepreneurs avant le commencement de la construction. M. l'inspecteur en chef et moi avons examiné ces plans. Nous avons fait plusieurs suggestions pour améliorer les dispositions au point de vue de l'hygiène et de la sécurité, et les architectes les ont fait entrer dans leurs plans. Lorsque ces édifices seront terminés, ce seront des modèles de constructions modernes. J'ai trouvé un grand avantage dans les différentes parties de ma tâche, à pouvoir recourir, dans les questions difficiles, à un homme aussi habile que notre inspecteur en chef. Je l'ai toujours trouvé désireux et en état de me donner l'aide que je lui demandais.

## SÉCURITÉ

A venir jusqu'à l'époque du désastre de Hochelaga, il était à peu près impossible d'obtenir des commissaires et des directeurs d'écoles, collèges, etc., qu'ils installassent dans leurs édifices des appareils pour la sécurité des enfants en cas d'incendie. Il semble bien malheureux qu'il ait fallu un désastre comme celui-là, qui a coûté tant de vies innocentes, pour faire voir combien il est dangereux de mettre une bande d'enfants dans une bâtisse non suffisamment pourvue de moyens de sauvetage en cas d'incendie ou lorsque la sortie ordinaire se trouve obstruée.

Après ce triste événement, j'ai dû pratiquement mettre de côté tous mes autres devoirs et consacrer tout mon temps à faire placer des échelles de sauvetage. Des plaintes et des demandes me venaient de toutes les parties de ma division. Elles venaient en grande partie de parents ayant des enfants à l'école, mais j'en ai reçu plusieurs de gens résidant dans les

hôtels et les maisons de pension. Je ne pouvais pas suffire à tout à la fois et je me suis occupé d'abord des écoles. J'ai demandé des entrevues avec les commissaires et les syndics des écoles. Je suis allé dans les différentes localités et j'ai discuté la question avec eux. Quelques-uns ont consenti à adopter des moyens de sauvetage modernes et même le désiraient. Ceux-là ne m'ont pas causé grand embarras. Dans d'autres endroits, il a été difficile même de faire assembler la commission pour discuter la chose. J'ai même été obligé de faire la tournée et de rassembler ces messieurs. Un bon nombre de ces syndics avaient une piètre manière d'envisager la question, préférant risquer la vie des élèves plutôt que de faire la dépense de quelques piastres. Cette manière d'aborder la question m'a donné beaucoup de travail, mais je suis convaincu que c'était le seul moyen pour moi d'arriver à quelque résultat. Si je m'étais contenté d'écrire à ces commissions, en leur demandant d'accomplir leur devoir, il se serait fait très peu de chose.

J'ai réussi à faire pourvoir d'échelles de sauvetage modernes les écoles et les couvents les plus importants et les plus considérables de mon district. Même malgré tout le mal que je me suis donné pour convaincre ces commissions scolaires, il en reste encore quatre qui ont refusé de rien faire du tout. Je n'ai pas encore recouru à aucune rigueur pour obtenir l'installation de moyens de sauvetage, mais avant que ces quatre institutions soient en opération, il faudra recourir à la rigueur.

Avant l'incendie de Hochelaga, l'on ne considérait pas qu'il fut du tout nécessaire d'avoir des échelles de sauvetage dans les écoles du jour; mais depuis je reçois un grand nombre de demandes au sujet de la sûreté à établir dans les écoles du jour, en cas d'incendie.

J'ai eu des entrevues avec plusieurs des commissions scolaires, dans le but de faire mettre des échelles de sauvetage dans leurs maisons d'école, et j'espère que prochainement toutes nos grandes écoles en seront suffisamment pourvues. J'ai insisté, dans tous les cas, pour que l'on fasse des exercices de sortie en cas de feu (fire drills) dans les écoles, là où des échelles de sauvetage ont été installées et là où il n'y en a pas. Les instituteurs et les élèves se sont volontiers soumis à ces exercices, et j'ai été bien surpris, lors d'une deuxième visite dans une école, de voir le grand progrès accompli par les élèves, quant au temps et à l'ordre qu'ils mettent à évacuer la maison d'école.

Il reste encore plusieurs écoles et couvents où il sera nécessaire de ménager des sorties en cas de feu. Jusqu'à présent je n'ai fait que parcourir mon district en ne portant attention qu'aux édifices où le besoin de protéger les occupants était le plus impérieux.

Les soixante-quatre établissements scolaires où j'ai réussi à faire faire l'installation voulue, sont les écoles les plus considérables et les collèges de mon district. Ces constructions sont comme suit: il y a vingt-neuf couvents quatre en pierre, huit en bois, et dix-sept en brique. Il y a seize écoles des Frères, neuf en brique, deux en pierre et cinq en bois. Il y a deux collèges de filles, tous les deux en brique, et dix-sept écoles et collèges protestants, onze en brique et six en bois.

## HOTELS.

Incidentement, en voyant à faire mettre des échelles de sauvetage dans les écoles et les couvents, j'ai aussi donné des ordres pour assurer une protection aux gens dans plusieurs hôtels et édifices publics. En retournant à ces endroits pour la troisième ou quatrième fois, comme je l'ai dû pour faire installer les appareils dans les écoles, j'ai pu constater que dans les hôtels on n'avait pas exécuté mes ordres. Il me faudra recourir, pour ces sortes d'établissements, aux mêmes mesures auxquelles j'ai eu recours pour les commissions scolaires.

Cependant, j'ai réussi à faire ménager des sorties, en cas d'incendie, dans quatre hôtels en brique et un hôtel en bois. Je m'attends à rencontrer plus de difficultés auprès des propriétaires d'hôtels et de maisons de pension que je n'en ai eu avec les commissions scolaires.

Plusieurs grands hôtels et maisons de pension ont été bâtis dans les Cantons de l'Est sans que l'on ait pris aucune précaution pour y protéger, en cas d'incendie, ceux qui y logent. Ces gens-là regardent comme un empiètement sur leurs droits l'ordre qu'on leur donne de ménager dans leurs bâtisses des sorties en cas d'incendie. La dépense d'une somme d'argent pour un appareil qui ne servira peut-être jamais, cela leur paraît être un gaspillage. Ce sentiment hostile n'est pas aussi prononcé dans les grandes localités que dans les petites villes et les villages. Il faudra y mettre du temps et de la patience avant de pouvoir obtenir que des échelles de sauvetage soient installées dans tous les édifices publics où il en faut.

Le public voyageur ne cesse de réclamer ces mesures de précaution contre les incendies et la panique. Sans doute, vu l'effet qu'a eu sur l'esprit du public le désastre de Hochelaga, un grand nombre de ces demandes sont futiles, mais cependant il est urgent d'y faire attention si nous voulons éviter la répétition fréquente de semblables catastrophes.

J'ai consacré beaucoup de temps aux grandes écoles et aux collèges, mais je n'ai pu donner autant d'attention que je l'aurais voulu aux petites écoles, aux hôtels, aux maisons de pension et autres édifices publics. Cependant, j'ai confiance que lorsque je ferai mon prochain rapport annuel, je pourrai mentionner bien du travail de fait dans ces bâtisses.

Il y a eu quelques plaintes au sujet des salles publiques et des lieux d'amusements. Il y a beaucoup à faire pour y obtenir des escaliers plus larges et en plus grand nombre, une meilleure ventilation, et plus d'issues disponibles en cas d'incendie ou de panique. Je fais tout ce que je peux pour que ces bâtisses soient des endroits de sûreté. Plusieurs d'entre elles ont été construites de telle manière qu'il est impossible de remédier aux défauts sans avoir pratiquement à rebâtir. Dans ces cas, j'ai ordonné de pratiquer des échelles de sauvetage à l'extérieur des bâtisses.

En terminant ce deuxième rapport annuel, je me permettrai de dire que

---

dans toutes les divisions de ma tâche il y a des améliorations de faites. Cette tâche a été rendue plus agréable et plus effective par le concours si généreux que j'ai reçu de ceux avec qui je viens en relations, et grâce à l'aide et aux conseils que je reçois de notre inspecteur en chef, M. Guyon.

J'espère que très prochainement mon district se trouvera sur un pied d'organisation qui lui permettra de rivaliser avec les autres de la province.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R.-H. GOOLEY.



— PLAN —

DE L'AGRANDISSEMENT

DU  
Palais de Justice

DE  
Montréal.

Echelle 20 pieds au pouce

Fait par  
R. A. Brezard.  
Architecte, Dept. Travaux Publics  
d'après lever du terrain par  
H. L. Auclair I.C.

Les lignes ROUGES indiquent les nouvelles Bâtiſses.  
• • POINTILLÉES • • le premier projet

(Original)

Moynat 23 Juillet 1903.

(Signé) R. A. Brezard  
Arch. D.T.P.

Rue St Jacques

Rue St Gabriel.

PALAIS DE JUSTICE

Rue Notre-Dame

VRAIE COPIE

Al. Charest.  
Québec, 4 février 1907



## APPENDICE No. 1.

## CONVENTIONS ET CESSIONS DE TERRAINS POUR L'AGRANDISSEMENT DU PALAIS DE JUSTICE DE MONTREAL, ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE QUEBEC ET LA CITE DE MONTREAL

L'an mil neuf cent trois, le onzième jour du mois d'Août.

Devant Me Victor Morin, soussigné, notaire public pour la Province de Québec, en Canada, résidant et pratiquant en la cité de Montréal, dans la dite Province.

## A COMPARU :

Sa Majesté le Roi Edouard VII, agissant aux présentes par le Gouvernement de la Province de Québec, ici représenté par l'honorable Lomer Gouin, ministre de la Colonisation et des Travaux Publics pour la dite Province, demeurant en la dite cité de Montréal, et en cette qualité dûment autorisé à l'effet des présentes par un ordre en conseil du Lieutenant-Gouverneur de la Province de Québec, Sir Louis Amable Jetté, passé au Conseil Exécutif de la dite Province, le dix Août courant, portant le No. 496, et dont copie certifiée restera annexée au présent acte, après avoir été signée par le notaire soussigné *ne varietur*.

*Partie aux présentes de première part.*

Et "La Cité de Montréal, corps politique et incorporé, ayant sa principale place d'affaires à l'Hôtel de Ville, dans le quartier Est de la dite Cité, ici représentée par Son Honneur le Maire de la dite Cité, Monsieur James Cochrane, entrepreneur et député, résidant en la dite Cité de Montréal.

*Partie aux présentes de seconde part.*

Lesquelles parties de part et d'autre ont déclaré d'abord ce qui suit, préalablement à l'arrangement qui fait l'objet du présent acte, savoir :

L'édifice actuel du Palais de Justice de la dite cité de Montréal, qui est la propriété du gouvernement de la province de Québec, étant depuis longtemps insuffisant pour répondre à la multiplicité des affaires judiciaires du dit district, il est devenu nécessaire de l'agrandir.

Cet agrandissement ne pouvant se faire par l'addition d'autres étages qui dépareraient la symétrie et les proportions de l'édifice actuel, il a été jugé nécessaire par le dit gouvernement de faire une nouvelle construction contiguë à l'édifice actuel, où l'on pourrait en même temps réunir les divers services administratifs du dit gouvernement qui sont actuellement disséminés dans divers endroits de la cité de Montréal.



Le dit gouvernement n'a pas eu seulement en vue l'agrandissement du Palais de Justice de Montréal en décidant cette nouvelle construction, mais il a voulu, en la faisant contribuer en même temps à l'embellissement de la cité de Montréal, et dans ce but, il a invité le Conseil de Ville de la dite cité à se joindre à lui dans l'étude et l'exécution de ce projet.

Divers projets ont été soumis et étudiés dans le but d'en arriver aux fins ci-dessus, et après de nombreuses entrevues avec le Conseil de la cité de Montréal, qui est intéressé dans ces améliorations, après avoir pris tous les renseignements voulus, et avoir étudié mûrement la question, le projet suivant a été arrêté et accepté par les parties aux présentes.

1. L'agrandissement du Palais de Justice de Montréal se fera par la construction de deux ailes ou annexes de cent trente-trois pieds de longueur par soixante-cinq pieds et six pouces de largeur chacune, aux deux coins de l'extrémité sud-ouest de l'édifice actuel; ces deux ailes étant situées à une distance de quatre-vingt-cinq pieds et six pouces l'une de l'autre et se reliant, chacune par un coin, à l'édifice actuel; le tout tel qu'indiqué sur un plan préparé par R.-A. Brassard, architecte du département des Travaux Publics, d'après un lever du terrain fait par H.-L. Auclair, ingénieur civil de la cité de Montréal, en date du vingt-trois juillet mil neuf cent trois, dont copie restera annexée aux présentes, après avoir été signée par les parties et par le notaire soussigné *ne varietur*.

2. Pour en arriver à l'exécution de ce plan, la rue Notre-Dame et la rue St-Gabriel seront élargies en la manière indiquée au dit plan ci-annexé; les propriétés requises à cet effet ainsi que pour la construction des dites annexes, et qui n'appartiennent pas déjà au dit gouvernement, seront acquises par expropriation ou autrement par la dite cité pour le dit gouvernement, mais aux frais de ce dernier, sauf la contribution de soixante mille dollars ci-après indiquée comme devant être faite par la dite cité, et les parties de ces terrains qui seront nécessaires pour l'élargissement des rues ci-dessus mentionnées seront cédées gratuitement par le gouvernement à la dite cité; de même que la dite cité cèdera gratuitement au dit gouvernement les parties de ses propriétés qui pourront se trouver en dedans des lignes d'élargissement des dites rues (sauf le passage ci-après réservé par la dite cité le long du Champ de Mars), tel que démontré au dit plan ci-annexé. Les terrains à être cédés par le gouvernement à la cité pour l'élargissement des dites rues Notre-Dame et St-Gabriel sont indiqués sur le dit plan par une bordure jaune; ceux qui sont ci-après cédés par la dite cité au gouvernement sont indiqués par une bordure rouge; ceux qui seront plus tard cédés par la dite cité au dit gouvernement sont indiqués par une bordure bleue; et le passage dont il est ci-après fait mention est indiqué par une teinte jaunâtre.

3. Les travaux nécessaires pour mettre à exécution le projet ci-dessus ne pouvant se faire tous immédiatement, il y sera procédé progressivement aussi rapidement que le service public l'exigera et que les circonstances le permettront, mais avec l'entente bien comprise des parties aux présentes que le dit projet est définitivement arrêté entre les parties et qu'il ne sera sujet à aucune modification (sauf d'un commun accord entre les parties aux pré-

sentes), de telle manière que la partie des travaux qui va être faite pour le moment, commencera immédiatement et devra nécessairement être suivie des autres travaux prévus au présent acte, afin de ne pas déranger la symétrie du projet présentement accepté, car sans cette considération, le présent acte n'aurait pas été passé, et les échanges de terrains qui vont être faits ci-après seraient nuls et non avenus, de même que les contributions en argent.

4. En outre des contributions de terrains pour<sup>mes</sup> ci-dessus, la cité de Montréal susdite s'engage à contribuer la somme de soixante mille piastres (\$60,000) pour les améliorations projetées; cette somme étant plus spécialement destinée à être appliquée à l'expropriation des terrains nécessaires pour les élargissements des dites rues Notre-Dame et St-Gabriel, et devra être payée par la dite cité lorsque telle expropriation sera complétée; toutes sommes requises pour cette expropriation devant être avancées par le dit gouvernement au fur et à mesure du besoin.

5. Il est entendu que le dit gouvernement commencera dès à présent la construction de l'aile ou annexe nord-ouest du dit plan, sur le site autrefois occupé par l'église presbytérienne St-Gabriel, qui vient d'être démolie, l'espace compris entre ces deux ailes devant être réservé comme cour intérieure et appartenir au gouvernement, à qui la cité fera cession de la partie de terrain comprise dans cette cour intérieure qui n'appartient pas déjà au dit gouvernement.

6. Et attendu qu'il existe actuellement un passage ouvert depuis longtemps au public, qui est situé entre l'édifice actuel du Palais de Justice et le Champ de Mars, lequel passage longeait l'église presbytérienne St-Gabriel, aujourd'hui démolie, et débouchant dans la rue St-Gabriel, et attendu que dans l'exécution du plan ci-dessus, l'intention des parties est de laisser subsister ce passage tout en en changeant la forme et les dimensions; il est convenu que ce passage sera fait par le dit gouvernement le long du mur nord-ouest de l'aile du dit Palais de Justice qui va être construite sur l'emplacement de l'église St-Gabriel, d'une largeur de dix pieds tout le long de la dite aile (sauf vis-à-vis la saillie de trente-sept pieds de longueur par quatre pieds de profondeur au centre de la dite aile où le dit passage n'aura plus que six pieds de largeur) et viendra rejoindre le passage actuel en arrière de l'édifice actuel du Palais de Justice, le tout tel qu'indiqué par une teinte jaunâtre sur le dit plan ci-annexé. Ce passage à être ainsi fait devra être, en autant que possible, de niveau avec le passage actuel et la rue St-Gabriel.

7. Pour donner effet aux arrangements ci-dessus, et dans le but de commencer la construction immédiate de l'aile nord-ouest, les parties aux présentes se sont fait immédiatement les cessions respectives ci-après mentionnées de terrains qui leur appartiennent, savoir :

Le dit gouvernement cède à la cité de Montréal, ce acceptant :

(A) Pour l'élargissement de la rue St-Gabriel : une lisière de terre faisant partie du lot numéro cent vingt-deux des plan et livre de renvoi officiels du quartier est de la dite cité, contenant cinquante-trois pieds et neuf pouces

de largeur en front dans la ligne actuelle de la rue St-Gabriel et cinquante-quatre pieds en arrière, par une profondeur de sept pieds dans sa ligne nord-ouest et de quatorze pieds et six pouces dans sa ligne sud-est, bornée en front au sud-ouest par la ligne actuelle de la rue St-Gabriel, en arrière par le mur de l'annexe projetée du Palais de Justice qui formera la nouvelle ligne de la dite rue St-Gabriel, du côté nord-ouest par la ligne nord-ouest du dit lot numéro cent vingt-deux, et du côté sud-est par la ligne sud-est du même lot. De plus, toute partie de terrain située au nord-ouest de cette lisière de terre et qui peut appartenir au dit gouvernement entre la ligne actuelle et la ligne d'élargissement projeté de la dite rue St-Gabriel.

(B) Pour les fins de passage de dix pieds de largeur qui sera fait le long de la dite aile pour communiquer à la rue St-Gabriel; un triangle de terre faisant partie également du lot numéro cent vingt-deux des plan et livre de renvoi officiels du quartier est de la dite cité, contenant six pieds de largeur à sa base, par quarante-six pieds et trois pouces dans une ligne, et quarante-sept pieds dans l'autre, borné en front à sa base par la lisière de terre ci-dessus décrite qui formera la nouvelle ligne de la rue St-Gabriel, du côté nord-ouest par la ligne nord-ouest du lot numéro cent vingt-deux et du côté sud-est par le mur nord-ouest de l'aile projetée.

Le tout tel qu'indiqué par une bordure jaune sur le dit plan ci-annexé.

De son côté, la cité de Montréal susdite cède au dit gouvernement, ce acceptant :

(C) Une lisière de terre à prendre sur la rue St-Jacques, en la dite cité de Montréal, faisant partie du lot numéro cent vingt et un des plan et livre de renvoi officiels du quartier est de la dite cité, de forme triangulaire avec une saillie rectangulaire de trente-sept pieds de largeur par quatre pieds de profondeur vers la moitié de la hauteur du dit triangle, lequel triangle contient dix-sept pieds et six pouces de largeur à sa base par une hauteur de cent trente pieds dans une ligne, et de cent trente et un pieds et trois pouces dans l'autre, borné en front à sa base, par la nouvelle ligne de l'élargissement projetée de la rue St-Gabriel, du côté nord-ouest, par le lot numéro cent vingt-deux des plan et livre de renvoi officiels du quartier est de la dite cité, et du côté sud-est par cette partie de la rue St-Jacques qui est destinée à servir de cour intérieure dans le projet ci-dessus.

(D) Une lisière de terre à prendre sur le passage actuel qui longe le terrain du Palais de Justice et l'église St-Gabriel; cette lisière de terre étant de figure irrégulière, et bornée au nord-ouest et au nord-est par la ligne de l'annexe projetée, et au sud-est par la ligne nord-ouest du lot numéro cent vingt-deux des plan et livre de renvoi officiels du quartier est de la dite cité, et par la clôture qui sépare le dit passage du terrain actuel du Palais de Justice, et contenant vingt-trois pieds de largeur dans sa ligne nord-est, par quatre-vingt-six pieds et neuf pouces dans sa profondeur extrême, avec une saillie de trente-sept pieds de largeur par quatre pieds de profondeur correspondant à la saillie ci-dessus mentionnée sous la lettre C.

Les deux lisières de terre ainsi cédées par la dite cité au gouvernement sont requises pour la construction de la dite annexe nord-ouest du Palais de Justice et sont indiquées par la bordure rouge sur le dit plan ci-annexé.

Le dit gouvernement déclare que les lisières de terre par lui cédées sont franches et quittes de toutes charges, les ayant acquises, avec le résidu du dit lot numéro cent vingt-deux, de G.-B. Burland, par acte passé devant R.-A. Dunton, notaire, le vingt-quatre mars mil huit cent quatre-vingt-cinq, enregistré au bureau d'enregistrement de Montréal est, sous le No. 18147.

De son côté, la cité de Montréal déclare que les lisières de terre par elle cédées lui appartiennent par bons titres, et qu'elle en est en possession à titre de propriétaire depuis plus de trente ans; le dit gouvernement s'en déclarant satisfait à cet égard.

8. Lorsque l'expropriation des terrains situés entre les rues Notre-Dame, St-Gabriel et St-Jacques sera faite, pour construire l'annexe sud-est du Palais de Justice, le dit gouvernement remettra gratuitement à la ville les deux lisières de terre destinées à l'élargissement de la rue Notre-Dame et de la rue St-Gabriel qui sont indiquées par une bordure jaune et marquées "Terrain qui sera remis à la ville" sur le dit plan ci-annexé; de son côté la dite cité cèdera au dit gouvernement, en outre des propriétés qu'elle aura expropriées pour lui permettre de construire la dite annexe sud-est, l'étendue de terrain appartenant actuellement à la dite cité, qui est indiquée par une bordure bleue et marquée "Terrain qui sera cédé au gouvernement" sur le dit plan ci-annexé.

9. Il est bien compris que la cité de Montréal n'aura pas à contribuer autre chose pour les dites améliorations que ce qu'elle a pris à sa charge, tel que relaté ci-dessus; conséquemment, tous les frais et déboursés nécessaires à l'exécution du présent arrangement, seront supportés par le dit gouvernement, sauf le coût des présentes et de ses accessoires qui sera à frais communs entre les parties.

Les présentes conventions ont été consenties de la part de la cité de Montréal susdite conformément à une résolution adoptée à une assemblée de son Conseil de Ville, tenue le dix août courant, adoptant un rapport de sa commission des Finances en date du même jour, et la signature du présent acte a été autorisée par la dite résolution du Conseil, dont copie restera annexée au présent acte après avoir été signée par le notaire soussigné *in varietur*.

Dont Acte Fait et passé en la dite cité de Montréal, à la date ci-dessus en premier lieu écrite, sous le numéro six mille huit cent soixante-neuf du répertoire des actes de Me Victor Morin, notaire soussigné,

Et après lecture faite, les parties, représentées et agissant comme susdit, ont signé les présentes avec le dit notaire, et l'honorable Laurent-Olivier David, sénateur, greffier de la cité, résidant en la dite cité de Montréal, les 2

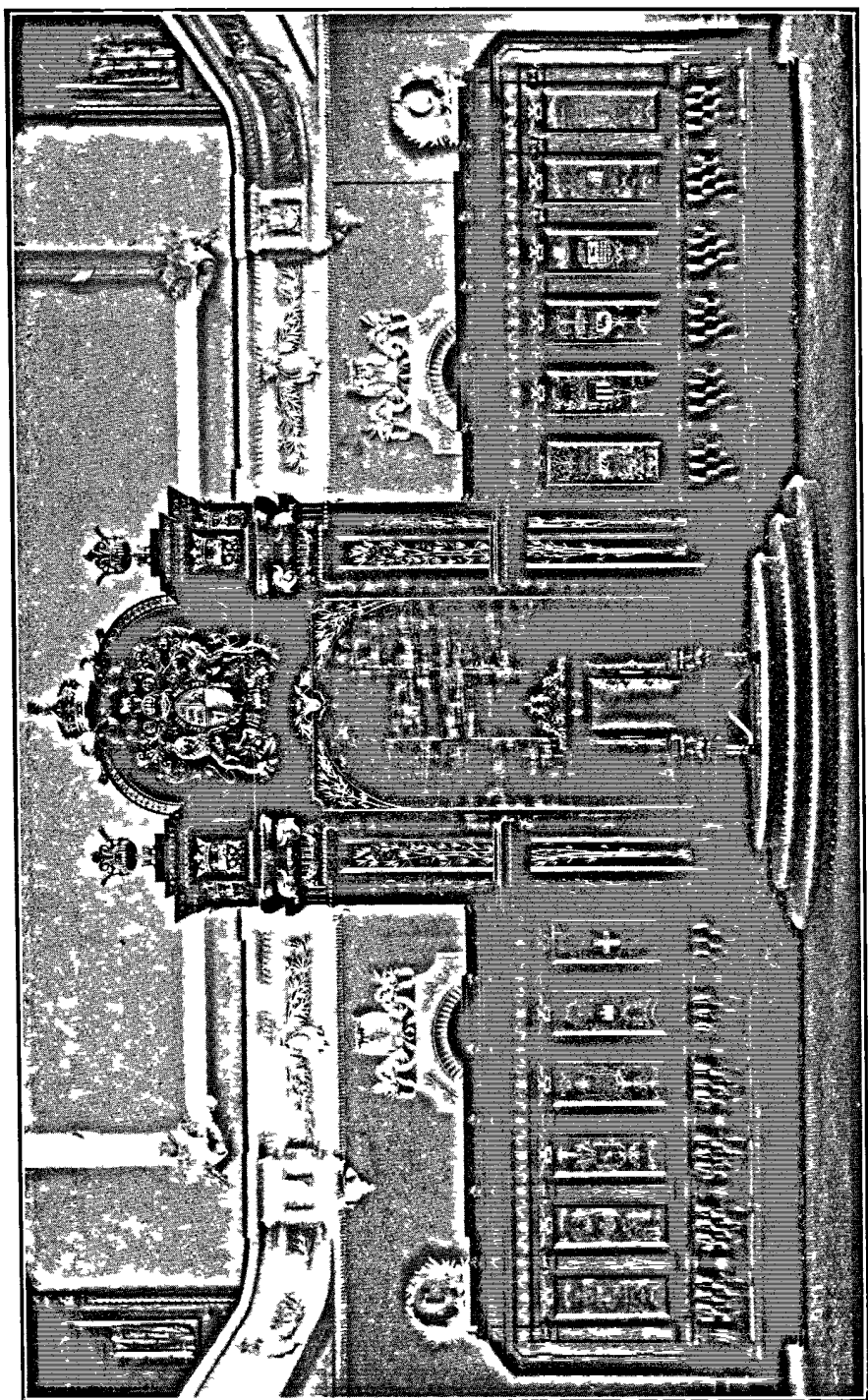
---

contresignées et y a apposé le sceau de la corporation de la dite cité, le tout en présence du dit notaire.

(Signé) "LOMER GOUIN",  
" "JAMES COCHRANE,  
Mayor"  
" "L.-O. DAVID,  
Greffier de la cité"  
" "VICTOR MORIN,  
N. P."

Vraie copie de la minute des présentes demeurée en l'étude du notaire soussigné.

(Signature du notaire) VICTOR MORIN,  
N. P.



## APPENDICE No. 2.

## TRIBUNE DES JOURNALISTES A LA GRANDE SALLE DES DELIBERATIONS DE L'ASSEMBLEE LEGISLATIVE.

*\*Dessins et descriptions de M. Eugène Taché.*

L'installation dans la salle des séances de l'Assemblée Législative d'une tribune devant servir aux représentants de la presse, qui suivent et enregistrent les débats de la Chambre des députés, a été cause de beaucoup de délibérations et d'hésitation; il en a été très souvent question depuis 1886.

Messieurs les journalistes tenaient à être placés le plus près possible du fauteuil présidentiel et des banquettes ministérielles, la partie de la galerie du public qui s'étend au-dessus jusqu'à ces deux points, et le parquet près de la porte d'entrée ne leur convenant pas.

Pour les satisfaire, il fut décidé que cette tribune serait érigée de chaque côté du trône de l'Orateur, quelque peu en retrait.

Le problème de faire cadrer ce hors-d'œuvre avec les lignes de l'architecture, l'ornementation et l'ameublement de la salle, tout en le rendant facile d'accès, était de solution assez ardue.

Toutefois, en définitive, après quelques tâtonnements, les plans finalement adoptés et mis à exécution semblent donner satisfaction à tous les intéressés.

Cette tribune, divisée en deux corps attenants au trône, avec lequel ils ne forment qu'un tout, est construite en noyer noir, poli au mat, pour s'harmoniser avec les boiseries et les meubles de la vaste pièce.

Elle est ornée d'un entablement supporté par quatorze petits pilastres, avec chapiteaux ioniques sculptés, et renferme, dans les entre-deux, douze panneaux historiés en arabesques ciselées et dorées.

Dans la base, correspondants à ces panneaux, sont placés douze sièges capitonnés, destinés aux personnages de distinction quelquefois admis sur le parquet de la chambre.

Sur les côtés, trois autres pilastres continuent l'ordonnance de la façade, comprenant deux grands panneaux entre leurs futs, et deux petits à leur base. Le principal motif de l'ornementation de ces panneaux consiste dans la reproduction des armes des villes du continent européen, dont l'histoire est liée à la nôtre.

A la droite du trône sont les armes des villes d'Angleterre et d'Italie; à la gauche, celles des villes de France, d'Espagne et du Portugal.

\* Les photo-lithographies ci-jointes sont la reproduction des dessins originaux à la grandeur d'exécution, réduits au cinquième.

L'idée de l'auteur, en adoptant ce mode de décoration, pour cette tribune de la presse, dont les représentants nous viennent de tous les points du pays, et souvent même de l'étranger, a été de rappeler, en groupant autour des blasons des principales cités de l'Europe, d'où nous tenons en grande partie notre origine, les noms des personnages qui se rattachent de près à celles-ci et qui ont contribué le plus, soit à la découverte du continent américain, soit à la création des colonies qui y ont été implantées, soit à l'organisation, soit au maintien de leur gouvernement.

### FLORENCE.

Accompagnant les armes de Florence : "D'argent à la fleur de lis de gueules", avec les noms de ses enfants, dont les travaux illustrent le plus ses annales et celles de l'humanité toute entière,—Dante Alighieri, Léonard de Vinci, Michel-Ange, Brunelleschi,—figurent le nom de Giovanni Verazani, le célèbre navigateur, qui, à la solde de François premier, découvrit une grande partie de la côte sud-est de notre continent, et celui d'Amerigo Vespucci, voyageur et géographe, sur les cartes duquel apparaît pour la première fois ce nom d'Amérique, donné par lui à cette terre découverte par Colomb.

L'épigraphe "Réjouis-toi Florence! Tu es si grande que ton aile plane sur la terre et sur la mer..." est tirée de la *Divine Comédie*.

### VENISE.

La ville de St-Marc, la reine de l'Adriatique, dont les armes se blasonnent comme suit : "de gueule à la fasces de sinople sommée d'un lion ailé d'or, tenant un livre ouvert d'argent, dans lequel est inscrit : *Pax tibi Marce, evangelista meus* (Paix à toi, Marc, mon évangéliste), surmontées d'une couronne byzantine, avec éperons de galère pour soutiens",—a donné naissance à Jean Cabot, le découvreur du Labrador, et, aussi, à son fils Sébastien.

Au bas, les armes de Cabot : "d'azur au chabot d'argent."

Avec l'inscription : "*Joan Caboto, veneziano y Sebastian su hijo.*" "Jean Cabot, vénitien, et Sébastien son fils."

### BAYONNE.

"De sable à l'épée d'argent, en pal, à la pointe abaissée." Les Basques, à date très reculée, fréquentaient, pour la pêche à la baleine, les eaux du golfe et du fleuve St-Laurent, et, partout, sur les anciennes cartes leurs noms se trouvent indiqués.

### REYKJAVIK.

Au moyen âge, les Scandinaves et les Islandais connaissaient le Groënland, où ils s'étaient établis, et de là ils ont dû plusieurs fois, dans leurs pérégrinations, toucher à la terre d'Amérique.

"D'argent chargé d'une aurore boréale de gueule, à la champagne de sinople, portant le nom Reykjavik."



Armes inédites de la capitale de l'Islande. Au haut, sur une banderole, les noms d'Eric Le Roux et de Bgorne Leif, deux des navigateurs dont les annales Scandinaves nous ont conservé les noms.

### BRISTOL.

De Bristol, en 1497, partait Jean Cabot, pour la découverte du nord du continent américain.

La note de Pierre Martyr, contemporain du célèbre navigateur Vénitien, laquelle résume les principaux caractères de cette expédition;—*Uno piccolo naviglo e XVIII persone quasi tutti inglesi e da Bristol*, se déploie sur une banderole entourant le millésime 1497.

Les armes de Bristol se lisent comme suit :

“De gueules, reposant une terrasse de sinople, un château d'argent, à la porte béante, laissant passer un navire d'or, habillé et équipé d'argent, voguant sur une mer ondulée d'azur et d'argent de six pièces; timbré d'un casque de chevalier; pour cimier, deux mains et avant-bras en sautoir, dont l'une tient une balance, et l'autre écrase un serpent.”

Au-dessus, sur un ruban, la légende indiquée sur une des cartes de Jean Cabot :

“Prima tierra vista.”

### PEMBROKE.

Au château royal de Pembroke fut signé, par Henri VII d'Angleterre, le mandat autorisant l'expédition de Cabot vers la terre d'Amérique.

Avec ce souverain, aidé du cardinal Morton, le Richelieu de l'Angleterre, et de Stanley, le vainqueur de Bosworth, la guerre fratricide des Deux-Roses prenait fin et les deux maisons de York et de Lancaster se fusionnaient par le mariage d'Henri VII et d'Elizabeth de York.

Les chiffres couronnés d'Henri et d'Elizabeth, le chapeau de cardinal au-dessus du nom de Morton, le casque de chevalier à l'aigrette de Lancaster sommant celui de Stanley, rappellent ces souvenirs.

Les armes de Pembroke se lisent ainsi : “d'argent au donjon de sable, flanqué de deux tours du même;” avec deux rameaux de roses, blanches et rouges pour soutiens, timbrées d'une couronne murale : Exergue : “*Sigillum Pembrokie Commune.*”

### LIVERPOOL.

“D'argent au Héron, nature, portant en son bec un rameau d'olivier.”  
Soutiens : deux rameaux, l'un de blé, l'autre de roses, et un caducée;

en cimier, un héron éployé. Pour devise : “*Deus nobis haec otia fecit*,” tirée de Virgile—“c’est de Dieu que nous viennent ces dons.”

Telles sont les armes de la riche et puissante ville maritime d’Angleterre, qui a nom Liverpool, à laquelle sont rattachés, par l’origine et par des liens commerciaux, bon nombre de négociants anglais du Canada.

#### DUBLIN.

La ville capitale de l’Irlande, dont le nom est cher à tous nos concitoyens d’origine Irlandaise. “D’azur à trois donjons d’argent surmontés chacun de trois tourelles du même, portant flammes à leur sommet; deux en chef et l’une en pointe, surmonté de l’antique couronne royale d’Irlande; avec la devise “*Obedientia civium urbis felicitas*,” “L’obéissance du citoyen fait le bonheur de la ville.”

#### EDINBURGH.

La capitale de l’Ecosse, la ville aux grands et sombres souvenirs....

“D’argent au château de sable, à trois tours maçonnées du même et girouettées de gueules, avec deux tiges de chardons pour soutiens; comme cimier, une ancre de sable entourée de son câble, avec la belle devise : “*Nisi Dominus frustra*.”

Les chiffres couronnés R.B. et M.S. nous rappellent d’abord, le premier Bruce, roi d’Ecosse, l’ancêtre de l’un de nos gouverneurs, Lord Elgin, dont la mémoire nous est chère et qui portait pour devise “*Fuimus*”; en second lieu, cette Marie Stuart, laquelle, avant de régner sur l’Ecosse, fut aussi reine de France, et dont la beauté et les malheurs ont rendu, par toute la terre, la mémoire ineffaçable.

#### LONDRES. .

Londres, la métropole de l’empire britannique, possédant, par l’empire des mers, la souveraineté des mondes. “D’argent, à la croix de gueules, cantonné, à dextre, d’une épée de sable en pal; la pointe dressée; pour cimier, un demi-vol chargé d’une croix d’argent; comme soutiens un rameau de rosier, le sceptre et le trident; avec la devise : “*Domine, dirige nos*.”

Au bas, les chiffres sommés de la couronne impériale du souverain Edouard VII et de sa mère, Victoria, au long et glorieux règne.

Au haut, sur une banderolle, l’épigraphe ( inédite ) “*Imperium maris, mundi dominator*.”

#### PARIS.

La cité de Paris, aux gloires sublimes et aux pénibles déchéances, d’où nous vint, de 1534 à 1760, le souffle créateur et dirigeant de toutes les entre-

prises qui ont amené d'abord la découverte du pays, ensuite son établissement, son administration et son gouvernement.

Le panneau qui lui est dédié, nous redit, avec ses arabesques, les grands noms de ces personnages éminents que furent François I, Henri IV, Louis XIII, Louis XIV, Richelieu, Mazarin et Colbert. Ces chiffres, ces couronnes, ces armoiries entourant l'antique écu de France: "D'azur à trois fleurs de lis d'or," parlent à nos cœurs, et l'on répète avec plaisir cette devise du grand ministre: "*Perite et recte*". "Avec habileté et droiture."

"De gueules, au navire habillé d'argent, flottant sur des ondes de même, au chef semé de France"; Soutiens: deux rameaux de chêne; devise: "*Fluctuat nec mergitur*"; littéralement "Elle coule sans submerger"; mais, pour s'accorder avec l'idée exprimée par la nef de l'écu, ne pourrait-on pas dire: Les flots la portent sans jamais l'engloutir?

#### RENNES.

Capitale du duché de Bretagne, pays d'origine d'un grand nombre de nos ancêtres, patrie de ces hardis navigateurs qui, les premiers, fréquentèrent le golfe et le fleuve St-Laurent.

Ici les arabesques nous rappellent le souvenir de la grande et volontaire Anne de Bretagne, et de son mari Charles VIII, de France, ainsi que les armes de Rennes: "Palé d'argent et de sable de six pièces, au chef de Bretagne". Soutiens: deux rameaux de genêts, avec la devise si attachante: "A ma vie".

#### SAINT-MALO.

Saint-Malo, la patrie de Jacques Cartier et d'où il s'embarqua pour découvrir la terre du Canada.

"De gueules à la herse d'or sommée d'une hermine passant d'argent, portant en collier une banderole aux couleurs de Bretagne, timbré d'une couronne murale." Devise: "*Semper fidelis*".

Au bas, les écus geminées des Portes-Cartier, à Limoilou, que supportent deux anges.

Au haut, sur une flamme, le nom de Jacques Cartier, dans une gloire, sommé d'une couronne navale.

#### ROUEN.

L'ancienne capitale de la Normandie, laquelle contribua le plus, après Paris, à l'organisation de ces associations commerciales qui, à l'origine, tentèrent la colonisation de notre pays.

Au diocèse de Rouen appartenait d'abord notre Eglise du Canada.

“De gueules à l'agneau pascal d'argent, portant une bannière de même chargée d'une croix de gueules, au chef d'azur, chargé de trois fleurs de lis d'or.”

#### HONFLEUR.

Les armes de Honfleur, le port de mer à l'embouchure de la Seine, d'où partit Samuel de Champlain pour son premier voyage au Canada, en 1608, se décrivent comme suit :

“De gueules à la tour d'argent accompagnée de deux fleurs de lis d'or ; au chef d'azur chargé de trois fleurs de lis d'or.”

Timbré d'une couronne navale, avec les noms de Champlain et de Pont-gravé, son compagnon, sur une banderolle flottant au-dessus.

Au bas, les chiffres couronnés de Henri IV et de Marie de Médicis.

Sur un cartouche, l'inscription : “Québec 1608”, en-dessous, sur une banderole, battent les noms des navires de l'expédition : Le Don de Dieu, le Lévrier.

#### DIEPPE.

Dieppe où s'organisa le voyage de Champlain de 1633.

“D'azur, au navire d'argent habillé et équipé de même, flottant sur une mer agitée, d'azur ; timbré d'une couronne murale, avec la devise de la Compagnie de la Nouvelle-France : “*In mari viae tuae*”, laquelle rend si bien le sentiment et l'état d'âme des chefs de toutes ces entreprises.

Au haut, sur un ruban, le nom des vaisseaux dont se composait cette expédition : S. Pierre, S. Jean, Don de Dieu.

#### PALOS.

Palos, petit port d'Espagne, aujourd'hui ensablé, d'où Christophe Colomb, en 1492, mit à la voile pour son voyage de découverte vers l'occident.

Ses armes, inédites, se lisent comme suit : “D'or au soleil rayonnant et couchant de gueules, à la fasce d'azur brochant sur le tout, portant le nom Palos d'argent, timbrées d'une couronne navale. Supports : deux hippocampes.”

Pour devise : “*Usque ad occasum*”. “Jusqu'au couchant.”

Au-dessus, dans une gloire, une croix d'argent entourée d'une banderolle avec l'inscription : *San Salvador*, la première terre où aborda le grand navigateur.

Au bas, l'écu de Castille et celui d'Aragon et les chiffres couronnés de Ferdinand V et d'Isabelle la Catholique.

Sur des rubans enveloppant le millésime M.C.D.X.C. 11; d'un côté la légende: "*Santa Maria de la Rabida*", couvent de Franciscains où Colomb trouva refuge et protection; de l'autre: "*Don Juan Peres*", prieur de ce couvent, ancien confesseur de la reine Isabelle, qui sut obtenir d'elle les secours et l'autorisation nécessaires à l'armement et l'approvisionnement des vaisseaux de Colomb.

Puis, en vignette, le monogramme de la B. V. Marie.

### GENES.

Gênes, l'orgueilleuse et autrefois très puissante cité italienne où naquit Christophe Colomb, le découvreur de l'Amérique.

"D'argent à la croix de gueules", timbré de la couronne ducale. Au bas, les armes données à Colomb par les souverains d'Espagne, Ferdinand et Isabelle: "Ecartelé, au premier de Castille, au second d'Aragon, au troisième à l'océan d'azur semé d'îles d'or, au quatrième d'azur à cinq ancres d'or; en pointe, les armes de la famille de Colomb, d'or à la bande d'azur, au chef de gueules."

Avec la devise: *Por Castilla y Por Leon nuevo mundo hallo Colon. ....*

"A la Castille et à Léon un nouveau monde donna Colomb."

Le tout couronné par un cartouche supporté par des chevaux marins, avec l'inscription: "A Christophe Colomb la Patrie."

### LISBONNE.

En 1497, de la capitale du Portugal, Lisbonne, sous le patronage du roi Emmanuel, faisait voile l'expédition commandée par Vasco de Gama, laquelle pénétrait dans l'océan Indien après avoir doublé le Cap de Bonne Espérance. De San Lucar, ville maritime de l'Espagne, Magellan, sous les auspices de l'empereur Charles-Quint, se dirigeait vers l'océan Pacifique, qu'il atteignait le 28 novembre 1520, en passant par le détroit qui porte son nom.

Les armes de Lisbonne se lisent comme suit:

"D'argent au navire habillé et équipé d'azur, portant deux colombes de même, l'une à la poupe, l'autre à la proue, flottant sur une mer d'argent, timbrées d'une couronne murale."

Au bas, les chiffres de Charles-Quint et de Jean III, et, sur une banderolle, les noms de Lisbonne, San Lucar, Magellan, Vasco de Gama et Camoëns.

## CADIX.

Cadix, d'où, en 1513, Balboa quitta l'Espagne pour les îles du golfe du Mexique, et d'où il atteint ensuite, après avoir traversé l'isthme de Panama, les côtes de l'océan Pacifique.

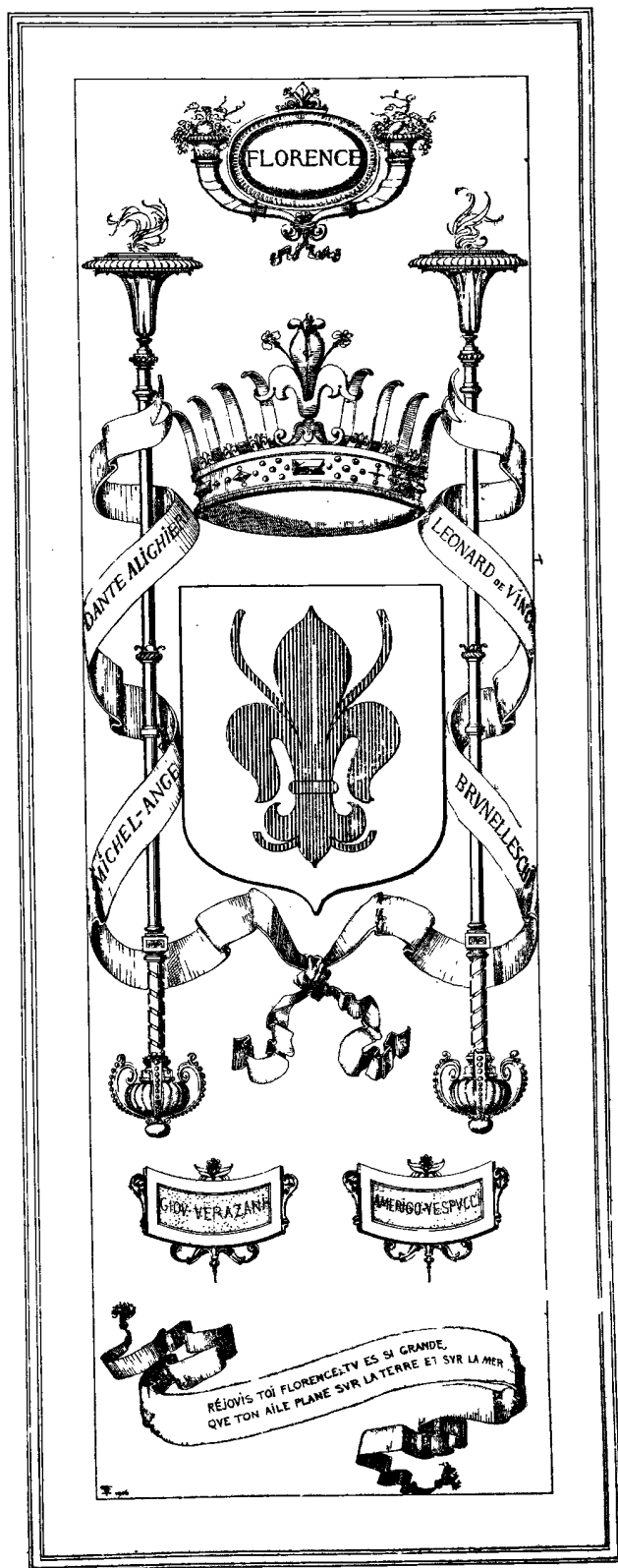
“D'argent à la bordure de même, chargé d'un Hercule embrassant deux colonnes gardées par deux lions, entourées de la devise “*plus ultra*”; sur la bordure la légende: “*Hercules, fundator, dominator Cadis.*”

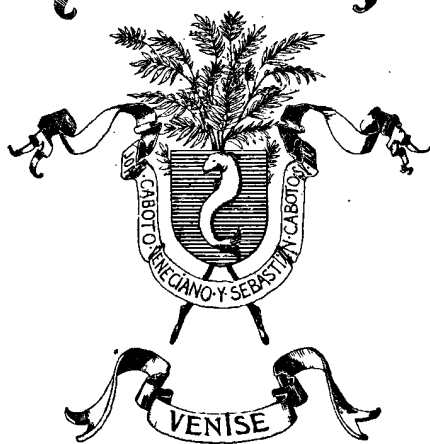
Comme soutiens, deux rameaux chargés de pommes d'or des Hespérides.

En cimier: les deux colonnes d'Hercule, à demi enfoncées dans une mer d'azur, avec la seconde devise (inédite):

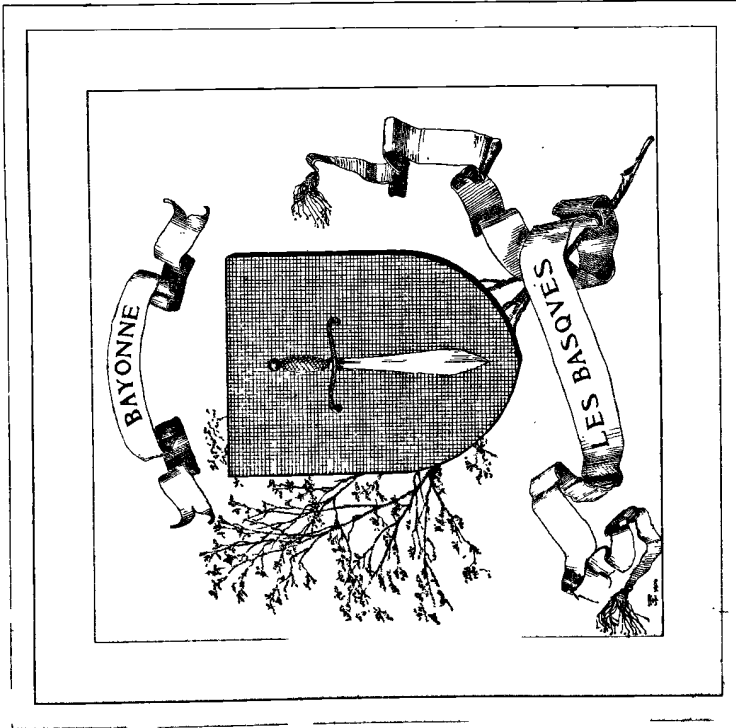
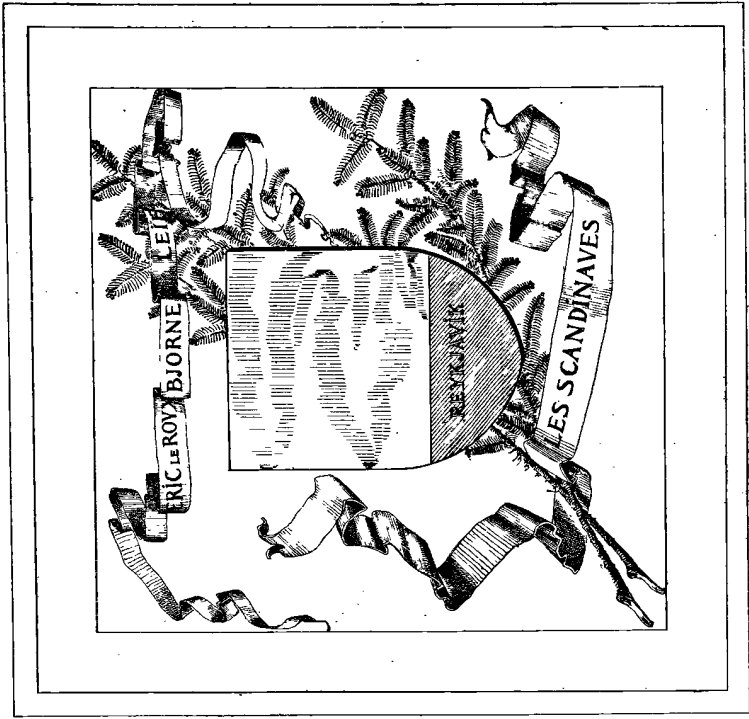
“*Est enim plus ultra.*”

“Vraiment, il y a plus au-delà.”

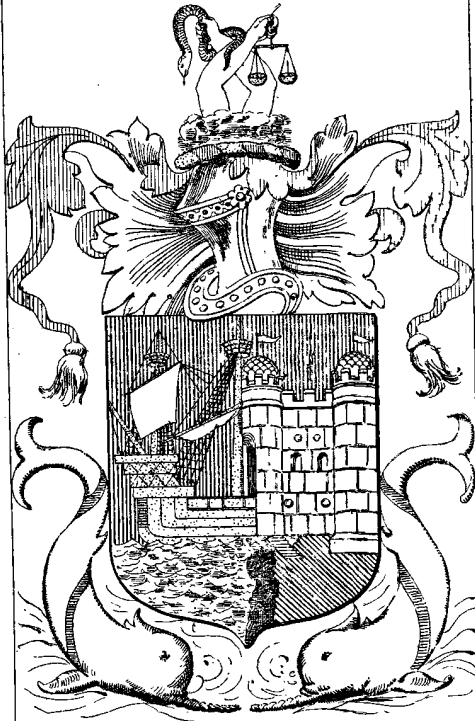








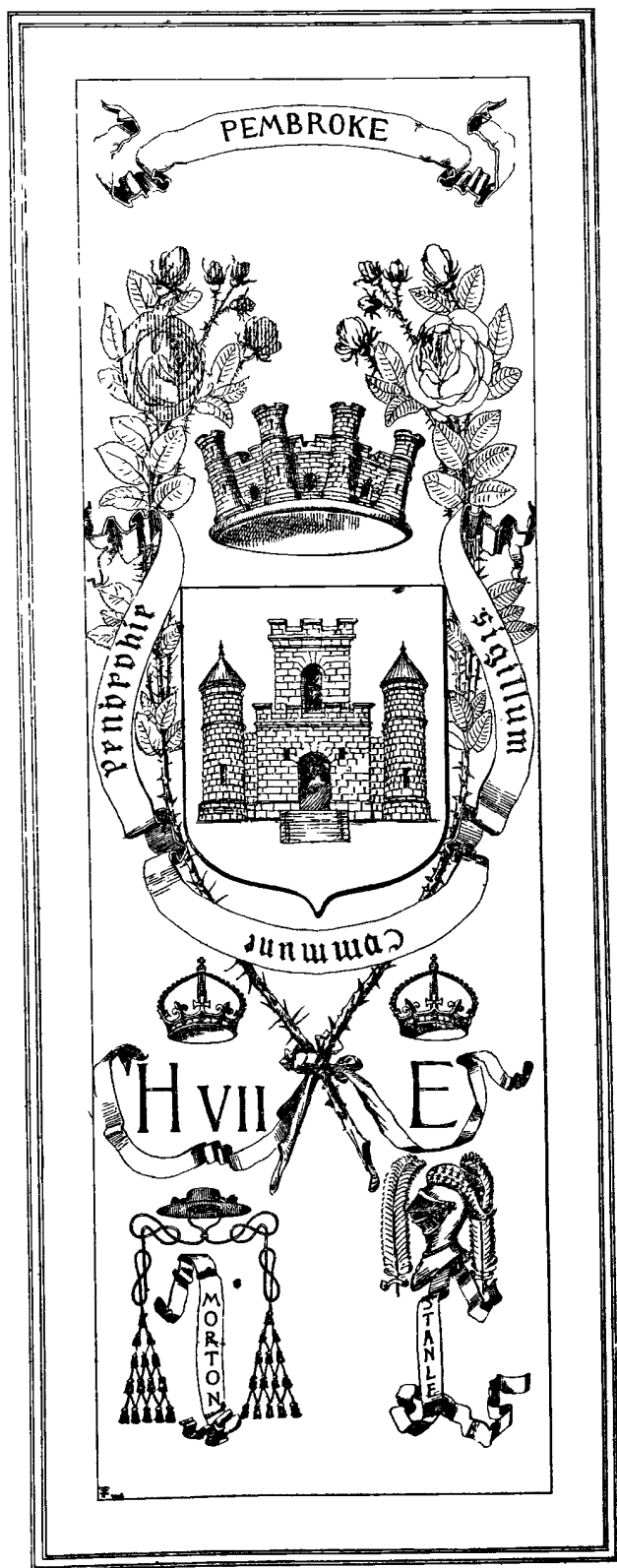
PRIMA TIERRA VISTA

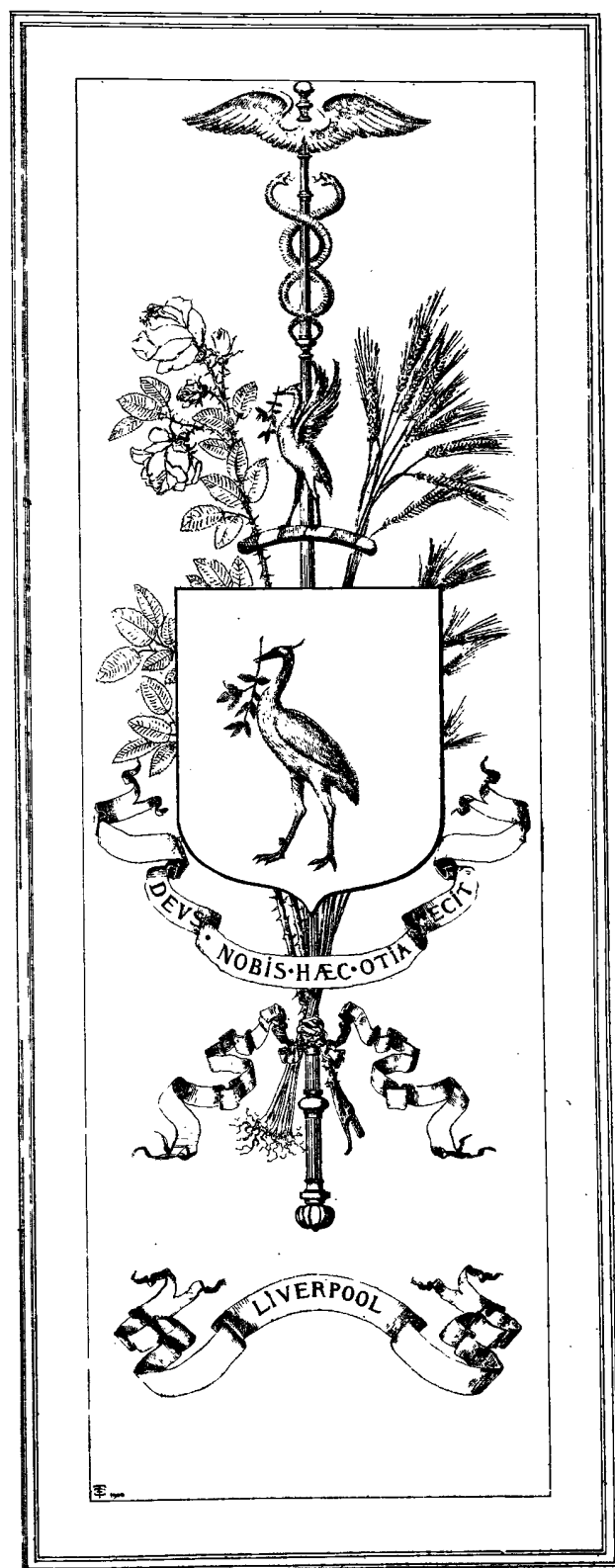


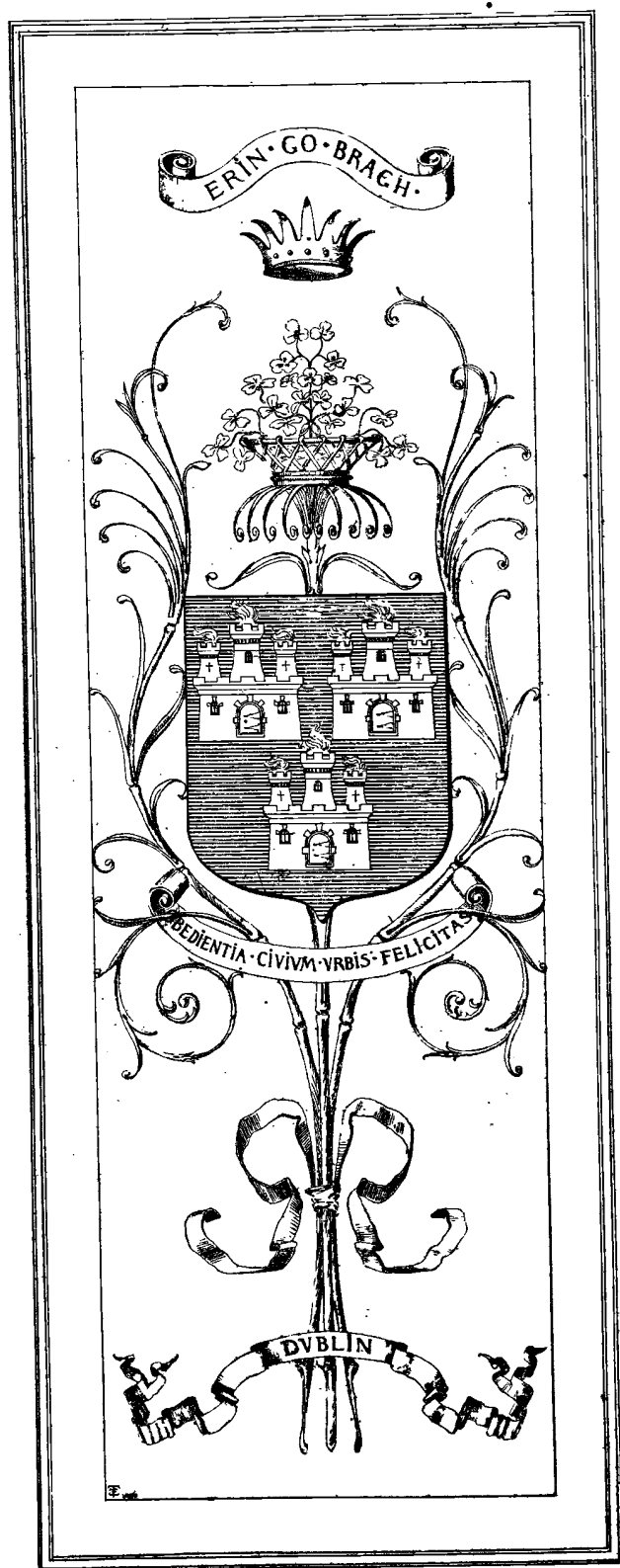
PICCOLO NAVIGLO E XVIII  
PERSONE QVAS  
INGLES E DA BRISTOL

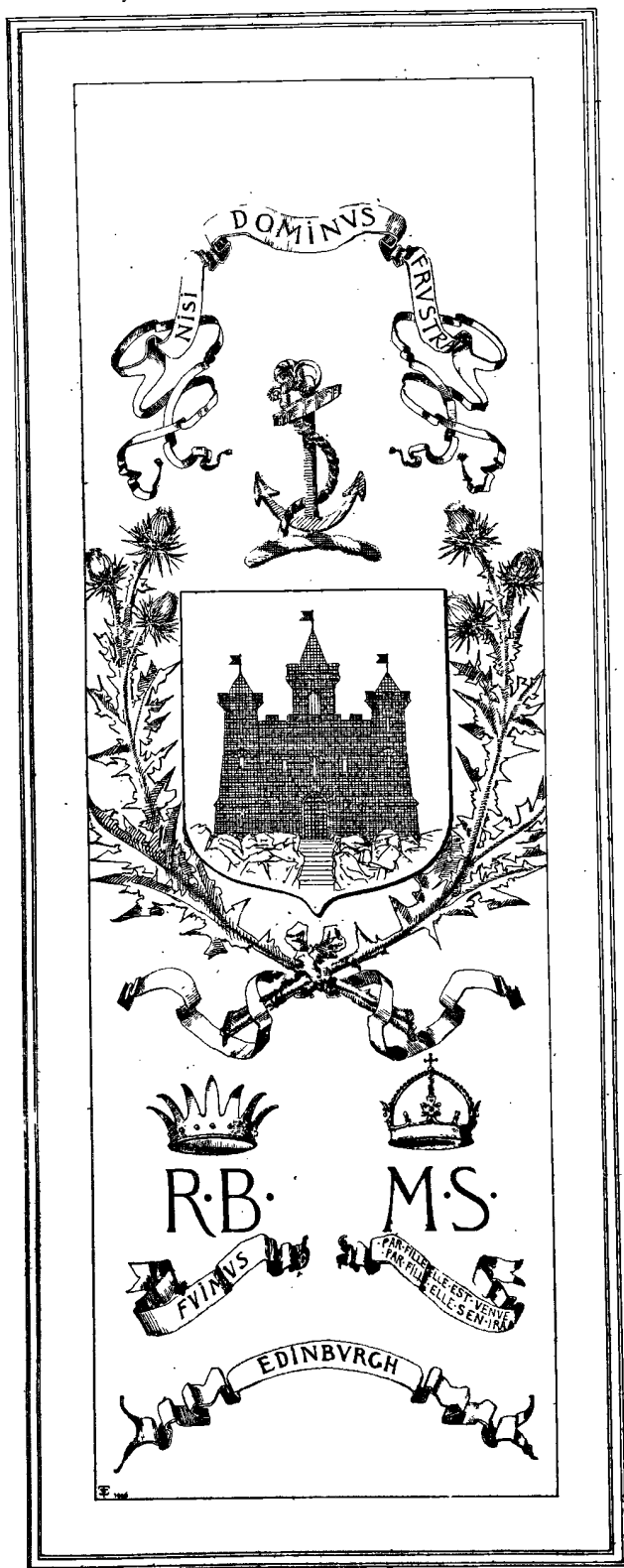


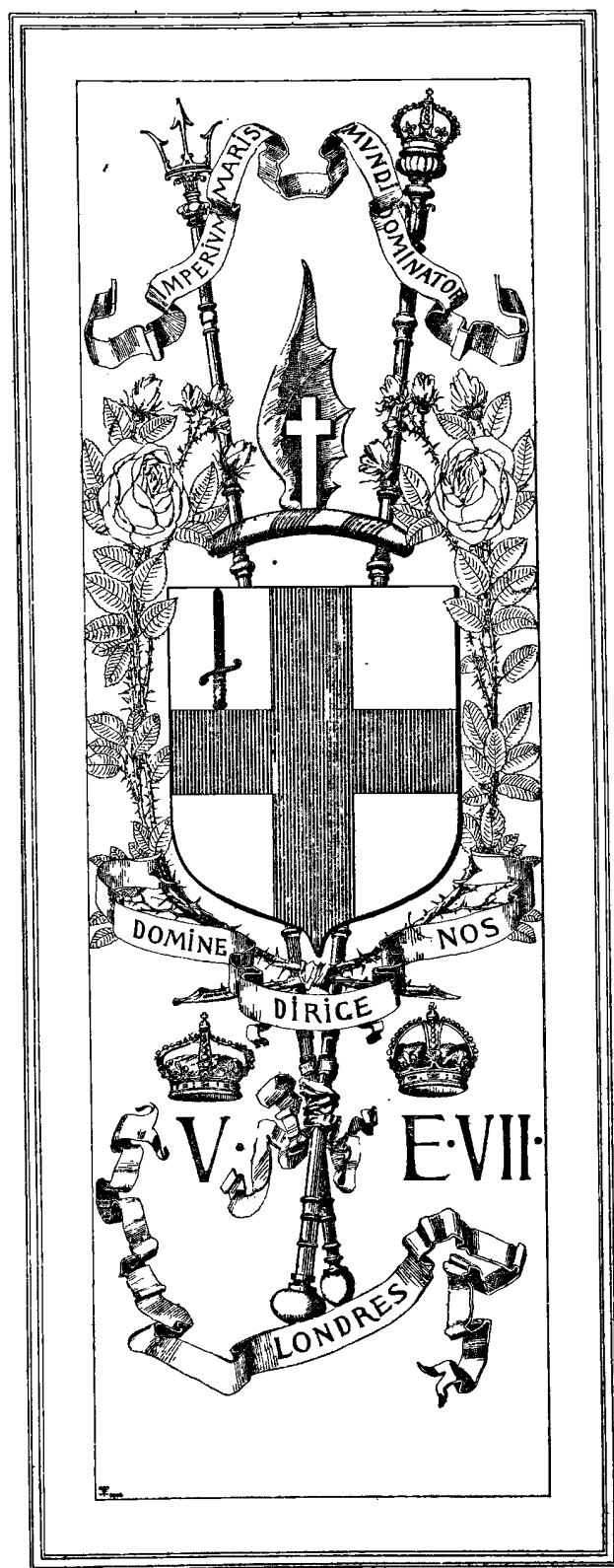
BRISTOL

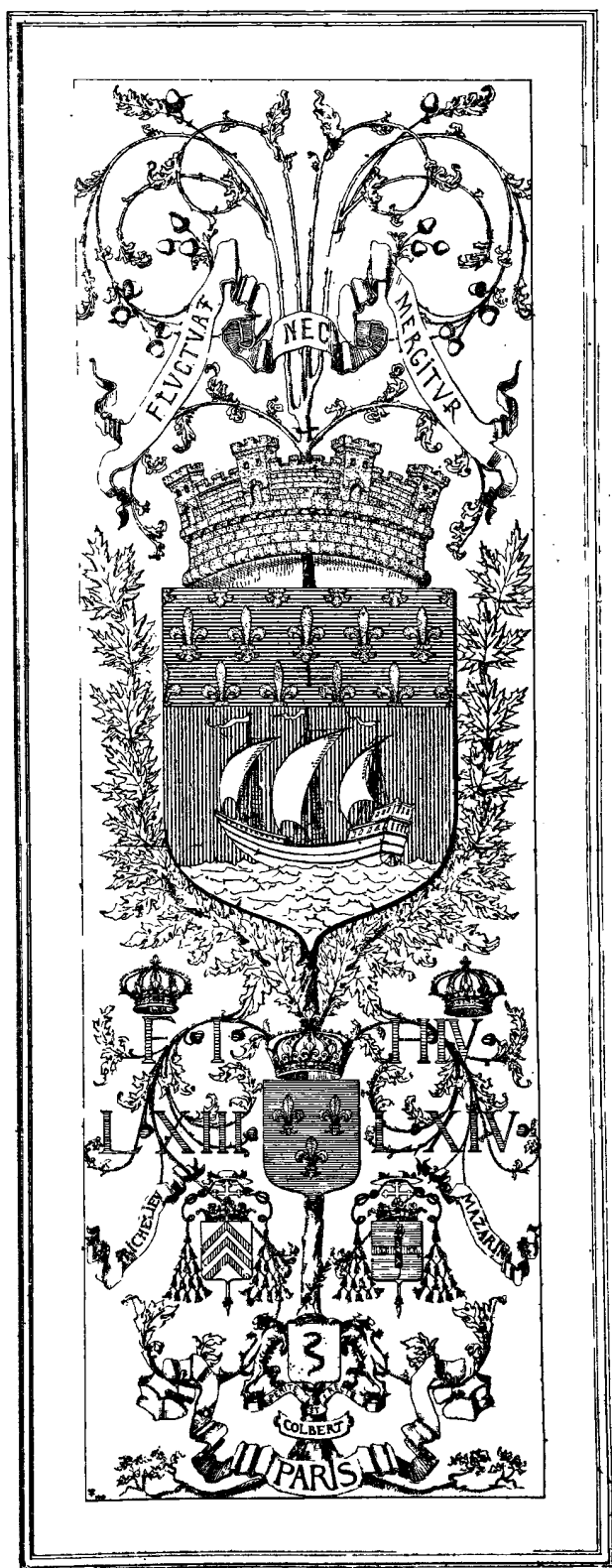




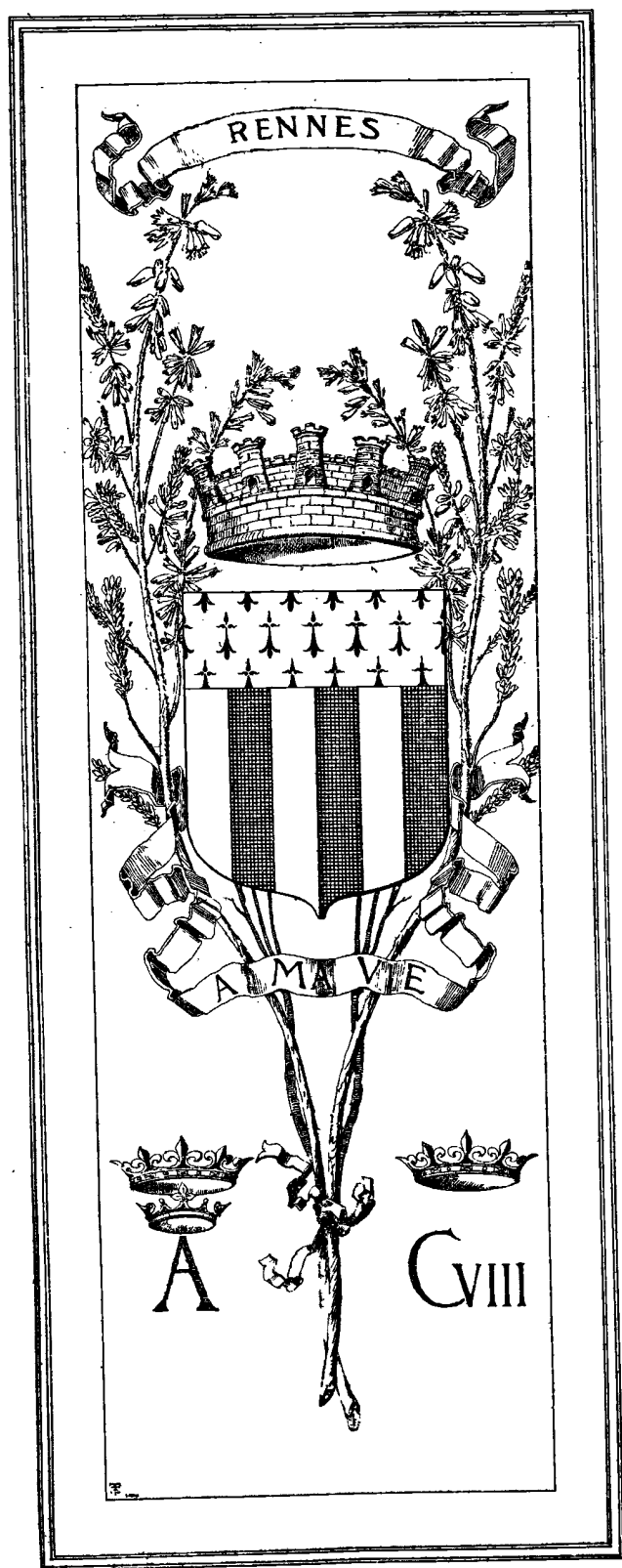


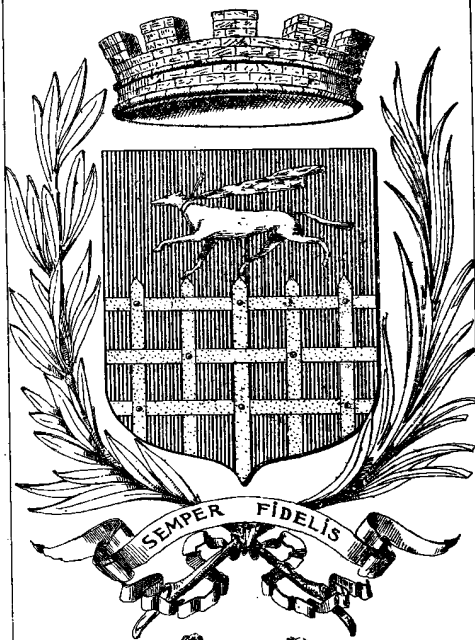
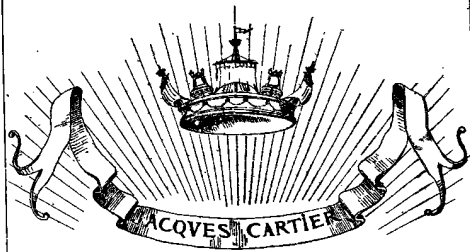


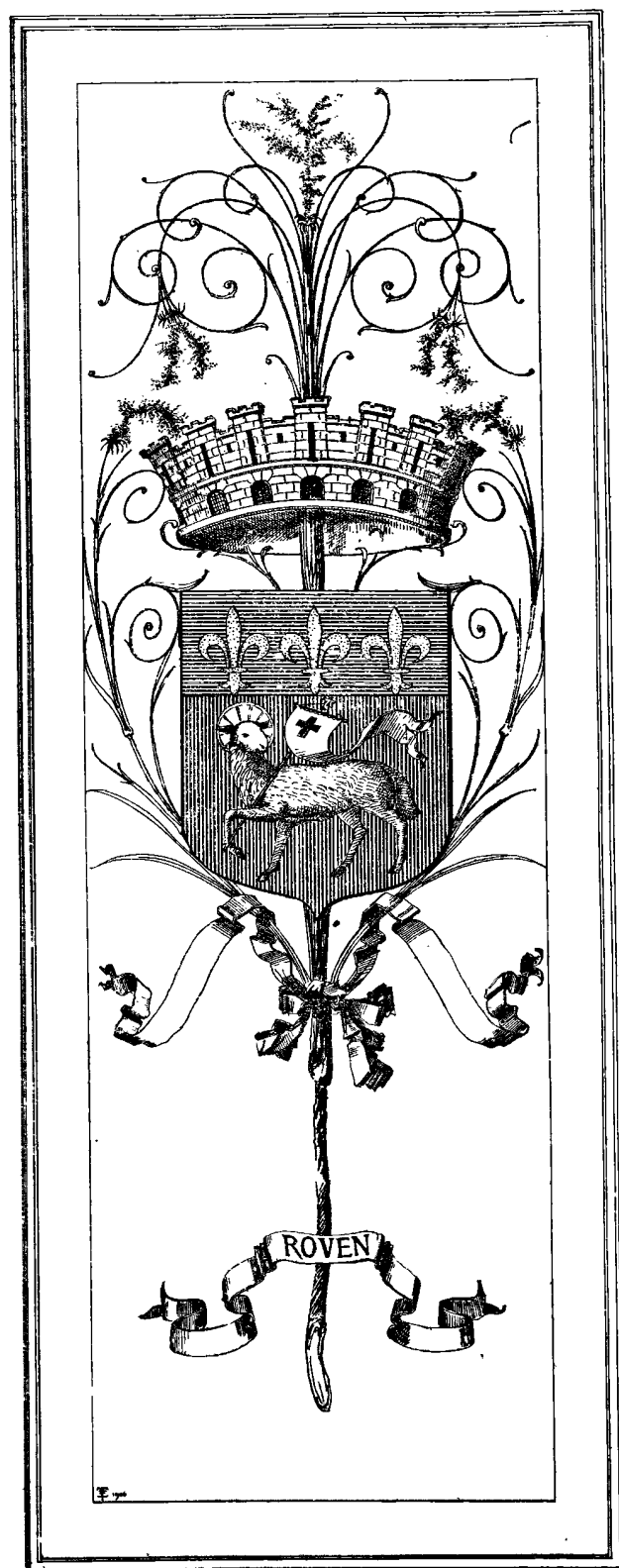




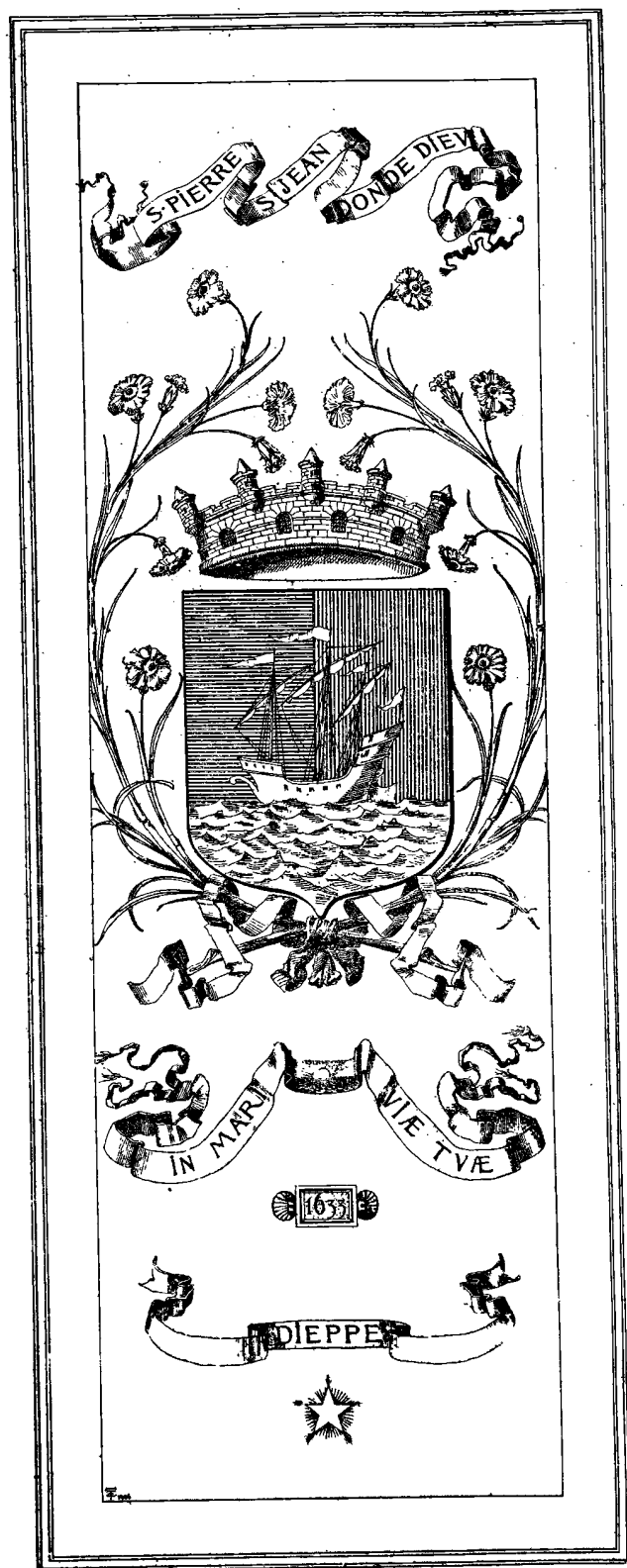


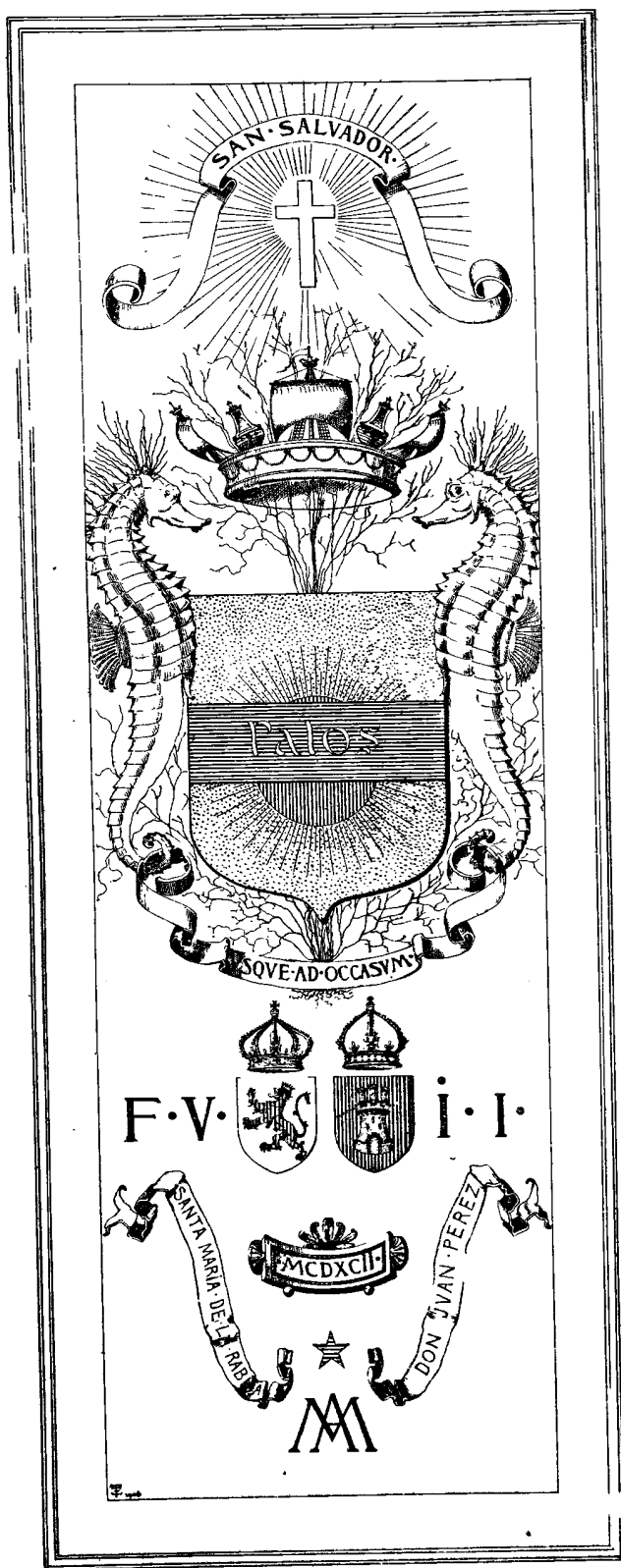


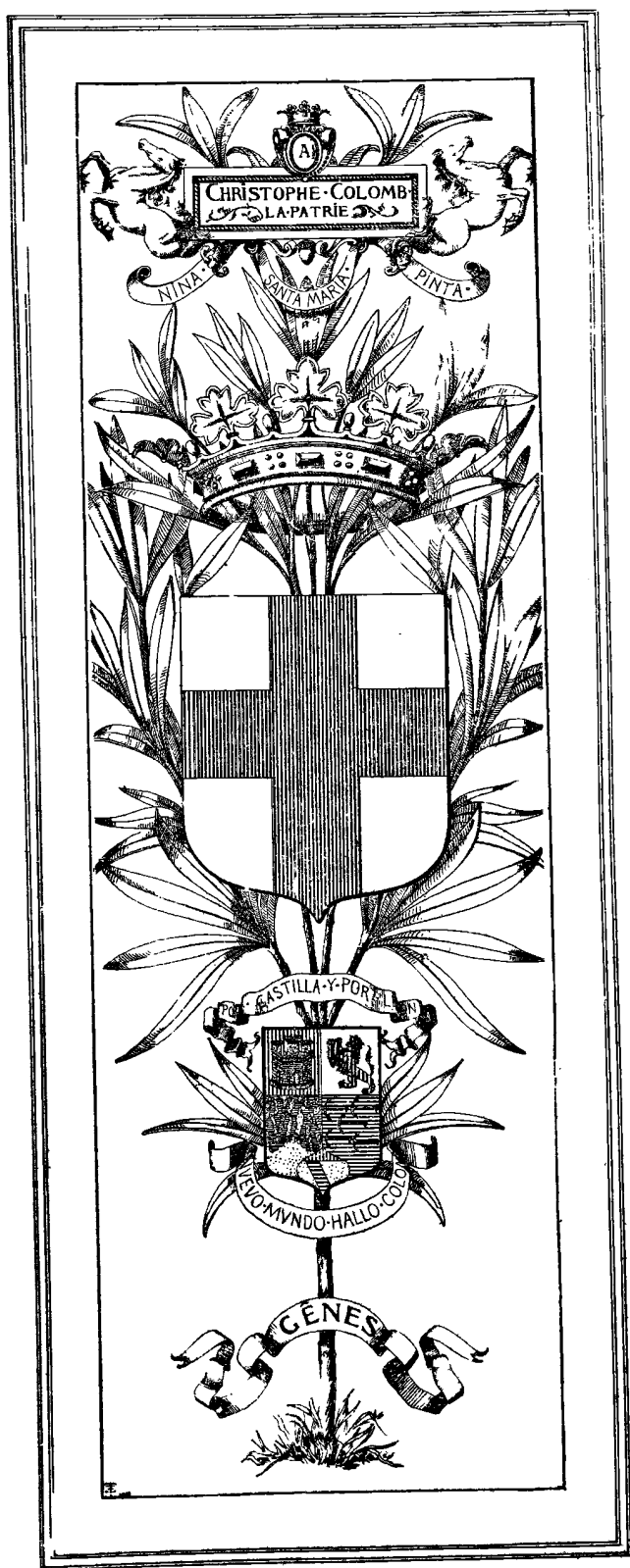


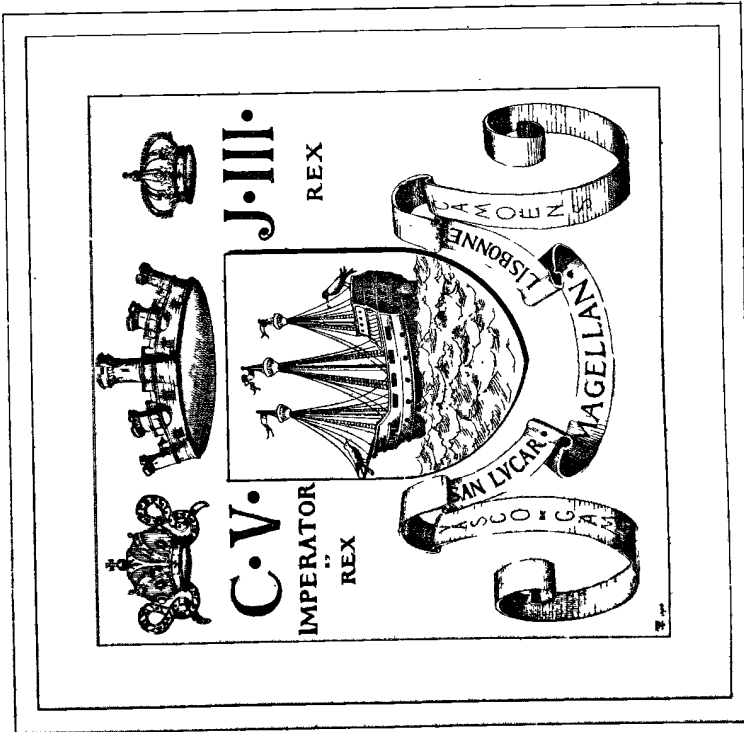
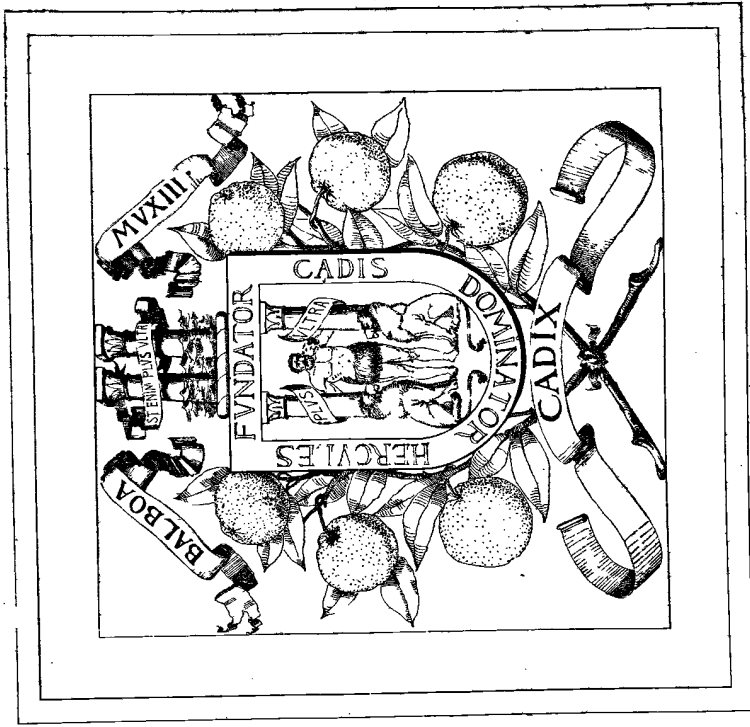














## ASSURANCES DU GOUVERNEMENT.

## DIVISION DE QUÉBEC

NOM DES ÉDIFICES	Sur édifices	Sur biblio- thèque et ameuble- ment	Sur hangars, remises et écuries	Totaux	Dates de l'expiration des polices
Hôtel du Gouvernement (palais législatif et départements publics) Québec.....	\$375,000 00	\$125,000 00	.....	\$500,000 00	1 août 1909
Ecole Normale Laval et école modèle annexe (département des ins- titutrices) chez les Ursulines de Québec.....	.....	3,000 00	.....	3,000 00	1 mai 1910
Ecole Normale Laval et école modèle annexe (département des ins- tituteurs) chemin de Ste-Foye, Québec.....	10,000 00	9,000 00	.....	.....	.....
Ecole modèle annexe de l'Ecole Normale Laval, comprenant ateliers et classes techniques.....	2,000 00	1,000 00	.....	43,000 00	“
Nouvelle annexe (côté est) de l'Ecole Normale Laval, et addition contiguë conduisant à la vieille bâtisse.....	15,000 00	6,000 00	.....	.....	“
Spencer Wood, château, dépendances et autres constructions sur la propriété, y compris la maison du gardien, près du chemin St- Louis.....	20,000 00	17,000 00	8,700 00	45,700 00	“
Ecole des Arts et Métiers, rue St-Joachim, Québec.....	8,000 00	1,000 00	.....	9,000 00	“
Prison commune de Québec.....	25,000 00	6,000 00	1,500 00	32,500 00	“
Maison présentement occupée par M. Ignace Fortier, tourne-clef.....	800 00	.....	.....	.....	“
“ “ M. R., J. Modler, “.....	800 00	.....	.....	2,400 00	“
“ “ M. Delage, jardinier.....	800 00	.....	.....	.....	“
Palais de Justice, Québec.....	19,500 00	1,000 00	.....	20,500 00	“
“ “ et prisons, Iles-de-la-Madeleine.....	5,000 00	500 00	.....	5,500 00	“
“ “ Percé [Gaspé].....	10,000 00	600 00	.....	10,600 00	“
“ “ New Carlisle (Gaspé).....	10,000 00	700 00	.....	10,700 00	“
“ “ Beauce.....	17,000 00	700 00	400 00	18,100 00	“
“ “ Chicoutimi.....	17,000 00	800 00	400 00	18,200 00	“
“ “ Malbaie (Saguenay).....	16,000 00	500 00	400 00	16,900 00	“
“ “ Montmagny.....	18,000 00	800 00	400 00	19,200 00	“
“ “ Fraserville.....	25,000 00	1,000 00	400 00	26,400 00	“
“ “ Rimouski.....	20,000 00	1,500 00	400 00	21,900 00	“
	614,900 00	176,100 00	12,600 00	803,600 00	

## ASSURANCES DU GOUVERNEMENT—(Suite)

## DIVISION DE MONTRÉAL.

NOMS DES ÉDIFICES.	Sur édifices.	Sur biblio- thèque et ameuble- ment.		Sur hangars remises et écuries.	Totaux.	Dates de l'expiration des polices.
Ecole Normale McGill, comprenant ateliers et classes techniques, allonge et école modèle annexe, Montréal.	\$45,000 00	\$3,000 00			\$48,000 00	1 mai 1910
Maison No. 63 rue St Gabriel, ailes et voûtes du bureau d'enregistrement, Montréal.	8,000 00	1,000 00			9,000 00	" "
Maison No. 70, rue St-Gabriel, Montréal.	14,000 00				14,000 00	" "
Ecole Normale Jacques-Cartier, y compris nouvelles bâtisses et dépendances, Montréal.	60,000 00	20,000 00		500 00	80,500 00	" "
Conseil des Arts et Manufactures, Montréal :						
Marché St-Laurent.		500 00			3,500 00	1 juil. 1908
Monument National.		3,000 00				
Propriété—Sault-au-Recollet.	350 00			300 00	650 00	29 déc. 1909
" "	1,700 00			1,200 00	2,900 00	23 juin 1910
Nouvelle Ecole d'industrie laitière de Saint-Hyacinthe.	35,000 00	5,000 00			40,000 00	17 oct. 1908
Anciennes bâtisses des expositions de St-Jean.	6,000 00				6,000 00	1 sept. 1908
Palais de Justice, Montréal.	150,000 00				150,000 00	10 déc. 1909
do do	250,000 00	50,000 00			300,000 00	1 mai 1910
do do annexes.	80,000 00	15,000 00			95,000 00	" "
Prison des hommes, boutique et autres dépendances, Montréal.	42,000 00	5,000 00		1,000 00	48,000 00	" "
Sur la Maison du géolier de la prison des hommes.	5,000 00				5,000 00	" "
Palais de Justice et Prison, Beauharnois.	14,700 00			300 00	15,000 00	" "
" " Valleyfield.	30,000 00	2,000 00			32,000 00	" "
" " St-Jean.	20,000 00	1,500 00		400 00	21,900 00	" "
" " St-Hyacinthe.	20,000 00	800 00		400 00	21,200 00	" "
" " Ste-Scholastique.	20,000 00	1,500 00		400 00	21,900 00	" "
" " Sweetsburg.	25,000 00	800 00		400 00	26,200 00	" "
" " Bryson.	20,000 00	1,200 00			21,200 00	" "
" " Hull.	30,000 00	5,000 00			35,000 00	" "
	870,750 00	115,300 00		4,900 00	996,950 00	

# ASSURANCES DU GOUVERNEMENT—(Suite et fin)

## DIVISION DES TROIS-RIVIÈRES ET DE SHERBROOKE.

NOMS DES ÉDIFICES.	Sur édifices	Sur biblio- thèque et ameuble- ment.	Sur hangars, remises, et écuries.	Totaux.	Dates de l'expiration des polices.
Palais de Justice, Trois-Rivières.....	\$18,000 00	\$2,500 00	.....	\$20,500 00	1 mai 1910
Prison, Trois-Rivières.....	9,000 00	500 00	500 00	10,000 00	" "
Palais de Justice, Sherbrooke.....	80,000 00	12,000 00	.....	92,000 00	" "
Prison, Sherbrooke.....	10,000 00	500 00	.....	10,500 00	" "
Palais de Justice et Prison, Sorel.....	20,000 00	800 00	400 00	21,200 00	" "
" " Arthabaska.....	17,000 00	1,000 00	400 00	18,400 00	" "
" " Joliette.....	16,000 00	1,000 00	400 00	17,400 00	" "
	170,000 00	18,300 00	1,700 00	190,000 00	

## RECAPITULATION

Assurances de la division de Québec.....	\$ 9,857 59
" " Montréal.....	13,791 00
" " Trois-Rivières et Sherbrooke....	2,417 96
Grand total.....	\$ 26,066 55

Montant total des primes payées pour les assurances triennales portées au tableau ci-dessus. \$ 26,066 55

Département des Travaux Publics }  
et du Travail, }  
Québec, 10 décembre 1907.

ARTHUR GAGNON,  
Comptable.

## TABLE DES MATIERES

Lettre du Ministre des Travaux Publics et du Travail à Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur.....	V
I. <i>Edifices publics</i> .—Rapport de l'architecte directeur des travaux publics.....	I
II. <i>Recettes et dépenses</i> .—Rapport du comptable du département.....	10
III. <i>Chemins de fer</i> .—Rapport de l'ingénieur-directeur des chemins de fer.....	13
IV. <i>Arts et Manufactures</i> .—Ecoles spéciales sous la direction du Conseil des Arts et Manufactures.—Rapport du président du Conseil .....	45
V. <i>Les différends industriels</i> .—Rapport du greffier des Conseils de conciliation et d'arbitrage .....	55
VI. <i>Inspection des établissements industriels et des édifices publics</i> .—Organisation.....	88
Rapport de M. Guyon.....	91
Rapport de M. Mitchell.....	103
Rapport de M. Monday.....	111
Rapport de Madame King.....	113
Rapport de M. Jobin.....	117
Rapport de Mademoiselle DeGuise.....	121
Rapport de M. Gooley.....	123
<i>Appendice No. 1</i> .—Conventions et Cessions de terrain pour l'agrandissement du Palais de Justice de Montréal, entre le gouvernement de la Province de Québec et la cité de Montréal....	133
<i>Appendice No. 2</i> .—Tribune des journalistes à la grande salle des délibérations de l'Assemblée Législative.....	139
<i>Appendice No. 3</i> .—Les assurances du gouvernement contre les incendies. Divisions de Québec, Montréal, Trois-Rivières et Sherbrooke .....	147