

RAPPORT DES COMMISSAIRES

NOMMÉS POUR S'ENQUÉRIR DES AFFAIRES DES

EMINS A BARRIERES

DE LA

Rive Nord et de la Rive Sud

A QUEBEC.

(IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA LÉGISLATURE.)



QUÉBEC :
IMPRIMÉ PAR LÉGER BROUSSEAU.

1876.

A L'HONORABLE

RENÉ EDOUARD CARON,

TENANT-GOUVERNEUR DE LA PROVINCE DE QUÉBEC.

signés nommés par votre Commission en date du 24 d'avril dernier, s'enquérir de certains faits en rapport avec la position financière des chemins à barrières de la rive nord, ont l'honneur de faire le rapport qui va suivre.

Les questions suivantes sont soumises à la considération des soussignés,

1o. La législation établissant et concernant les deux syndicats de la rive nord et de la rive sud du fleuve St. Laurent, et affectant les intérêts des détenteurs de bons ;

2o. Le montant des bons émis, les taux payés par les acheteurs de ces bons, et où le produit de ces bons a été dépensé, sur la rive nord ou sur la rive sud ;

3o. La dette des deux syndicats, tant en principal qu'en intérêts dûs ;

4o. Le nombre de milles de chemins faits et sujets à péages sur les deux rives, avec le nombre de barrières et les taux prélevés à chacune, et les changements qui ont eu lieu dans ces taux ;

5o. La moyenne du revenu annuel perçu par chacun des syndicats, soit : durant les dix années dernières, et comment ce revenu a été employé, soit à la réparation des chemins, ou au paiement des intérêts, dépenses courantes, salaires, etc., etc. ;

6o. S'il est vrai que le syndicat de la rive nord est responsable du paiement de certains bons émis, dont le produit a été employé sur les chemins de la rive sud et quel est le montant de ces bons, la date de leur émission, l'intérêt payé et l'intérêt échu ;

7o. Tous autres faits se rattachant à ce sujet, qui pourront se révéler durant le cours de la dite enquête, avec les observations que les dits commissaires croiront devoir faire concernant les dits syndicats et les droits des particuliers et ceux du public en général.

Après avoir reçu votre commission, les soussignés se sont immédiatement mis à l'étude des diverses lois qui régissent les chemins à barrières de Québec.

Les soussignés s'adressèrent aux syndicats afin d'obtenir certains renseignements préliminaires avant d'entrer dans le mérite des questions soumises ; mais, par suite du décès de M. John Porter, qui avait été secrétaire des syndicats des chemins à barrières de Québec depuis le commencement de l'existence du syndicat, ces renseignements ne purent être obtenus aussitôt qu'ils l'auraient désiré, malgré l'aptitude et le bon vouloir du secrétaire temporaire, M. Frederick Oliver.

Les soussignés furent en conséquence obligés de suspendre leurs travaux ; ce n'est que deux mois après cette demande que les premiers renseignements leur furent donnés.

Lorsque les soussignés furent en possession des données nécessaires pour procéder, ils se mirent en devoir d'accomplir la tâche qui leur avait été imposée ; mais les faits et les renseignements qu'il a fallu recueillir pour connaître l'état et la position des deux syndicats de la rive nord et de la rive sud, et pour se mettre au fait de leur administration, étaient si nombreux et si compliqués qu'ils n'ont pu terminer leurs travaux plus tôt.

Les soussignés soumettent maintenant le résultat de leur investigation, en suivant, autant que possible, l'ordre des questions qu'ils ont été chargés d'examiner.

LÉGISLATION.

4 V. ch. 17.

Par une ordonnance du Conseil Spécial, 4 V., ch. 17, ssée en 1841, pouvoir est donné au Gouverneur de nommer des officiers des chemins et de faire des travaux aux fins d'ouvrir, faire et tenir en bon état certains chemins dans les environs de la cité de Québec.

L'objet que la Législature avait en vue est contenu dans le préambule de cette ordonnance qui déclare que l'état des chemins dans le voisinage de la cité de Québec, et y compris les chemins de nature à rendre leur amélioration un objet de nécessité urgente, et qu'il est en conséquence à propos de pourvoir à l'effet d'effectuer cette amélioration et de créer un fonds pour subvenir aux frais d'icelle et aux dépenses nécessaires à l'entretien de ces chemins.

Sec. 3.

Cette ordonnance donne aux syndics des chemins de la cité de Québec le pouvoir d'ester en justice, d'acquérir des propriétés et de vendre des meubles et immeubles "qui appartiendront à Sa Majesté pour usages publics de la Province," sous la direction de ces syndics aux fins de cette ordonnance ;—de faire améliorer et élargir, de réparer et renouveler certains chemins ainsi que les ponts sur ces chemins ; de faire tous travaux nécessaires aux fins de cette ordonnance ;—d'aller sur tout terrain ou propriété foncière et de s'en emparer ou d'en enlever toute terre, pierre ou autres matériaux dont ils peuvent avoir besoin, et de faire ériger des barrières de péages, et de nommer des officiers nécessaires et de les destituer.

Sec. 9.

Les chemins suivants sont par cette ordonnance placés sous la direction des syndics, savoir :—

10. Le chemin des ances ou de grève entre le cap et le fleuve St. Laurent, depuis les limites de la cité de Québec jusqu'à l'extrémité sud-ouest de l'Ance de Sillerie ;

20. Le chemin appelé "Chemin St. Louis" ou "Grande Allée," et sa continuation, depuis les limites de la dite cité jusqu'à l'extrémité nord-est du pont sur la rivière Cap-Rouge et des ouvrages en dépendant, et le chemin public de traverse à l'endroit appelé "New-Kilmarnock" qui conduit du chemin St. Louis au chemin de l'Ance de Sillerie ;

30. Le chemin appelé "Chemin Ste. Foye," depuis les limites de la cité jusqu'à un point à 100 verges au delà de l'endroit où ce chemin est coupé par le chemin suivant ;

40. Le chemin appelé "La Suède," depuis son intersection avec le chemin "Ste. Foye" jusqu'au pied de la côte appelée "La Côte à Champigny ;"

50. Le chemin qui joint celui en dernier lieu décrit, près de la Côte à Champigny, depuis sa jonction jusqu'au côté sud-ouest de la "Terre de Hough" un peu plus loin que le point où ce chemin est coupé presque à angles droits par le chemin qui conduit en bas vers le moulin du Cap-Rouge et en haut vers le "Grand Désert ;"

60. Le grand chemin depuis les limites de la cité de Québec dans le faubourg St. Valier (près du chemin qui conduit à l'Hôpital-

Général) le long de la rive sud de la rivière St. Charles, et traversant la "petite rivière" et jusqu'au point où ce chemin est coupé par celui qui conduit au Pont Rouge ou Pont des Commissaires;

70. Le chemin depuis les limites de la cité, près de l'extrémité nord du pont Dorchester, jusqu'au pont sur la rivière Montmorency.

Cette ordonnance donne aux syndics le pouvoir de demander et Sec. 10. prélever aux barrières certains péages et droits, savoir : sur le chemin St. Louis, les péages mentionnés au *tableau No. 1*, et sur les autres chemins les péages réglés et déterminés par les syndics en proportion de la longueur de ces chemins, en prenant pour point de comparaison la longueur du chemin St. Louis.

Les péages perçus par les syndics doivent être employés aux frais d'administration, de la confection et réparation de chemins, et au paiement de l'intérêt et du capital des bons émis.

Par l'exécution de cette ordonnance, toute personne obligée Sec. 19. par la réparation ou à l'entretien de quelque partie des susdits chemins à l'accomplissement de quelque devoir à cet égard, doit satisfaire à toutes ces obligations avec les syndics moyennant une somme qui sera convenu; et le prix de commutation est payable de mai chaque année.

Le but de défrayer les dépenses nécessaires pour atteindre le Sec. 21, 22. but de cette ordonnance, les syndics sont autorisés à emprunter £25,000, sur le crédit de la garantie des péages et des autres deniers qui pourront venir en leur possession et à émettre des bons rachetables aux conditions déterminées par eux; la somme ainsi empruntée ne devant être payée sur le revenu général de la province.

Cette ordonnance décrète que les intérêts sur ces bons cesseront Sec. 24, 25. après un mois d'avis donné aux porteurs de bons dans la *Gazette Officielle* et dans quelque autre papier-nouvelles de la cité de Québec; et que les syndics peuvent, du consentement des porteurs de bons et avec l'approbation du Gouverneur en Conseil, racheter aucun de ces bons, avant leur échéance, si l'état des fonds peut permettre ce rachat.

Il est de plus décrété que tous les arrérages d'intérêt dus sur les Sec. 27. bons seront payés avant qu'aucune partie du capital alors dû soit payée, et que, si les fonds entre les mains des syndics ne sont pas suffisants pour payer ces arrérages d'intérêt, le Gouverneur pourra autoriser le Receveur Général à avancer aux syndics les sommes nécessaires à cette fin, le montant ainsi avancé devant être remboursé sur les sommes prélevées et perçues par les syndics.

Les syndics sont encore autorisés par cette ordonnance à prélever Sec. 28. au moyen d'emprunts, avec l'approbation du Gouverneur, les sommes nécessaires pour les mettre en état de racheter le capital de l'emprunt, mais ces sommes ainsi prélevées comme susdit ne peuvent pas excéder £25,000.

Il doit être rendu compte des deniers reçus et dépensés sous Sec. 29, 37. l'autorité de cette ordonnance.

Par une autre ordonnance passée dans la même année, (4 Vic., 4 Vic., ch. 21. ch. 20) et intitulée "Ordonnance pour établir les péages sur le Pont sur la Rivière Cap-Rouge," pouvoir est donné au Gouverneur de nommer les syndics, commissaires pour les fins de cette ordonnance; ce pont devant former partie des chemins et ponts placés sous l'administration des syndics, et les péages prélevés sur le dit pont devant faire partie des fonds du syndicat et être employés de la même manière que les péages prélevés en vertu de l'ordonnance en premier lieu citée.

Les péages sur le pont du Cap-Rouge sont réglés et établis par la dite ordonnance. (4 Vic., ch. 21. Voir *tableau No. 2*.)

Par l'acte 4 et 5 Vic., ch. 72, les dispositions de l'ordonnance de 4 et 5 Vic., ch. 1841 sont étendues au chemin qui conduit depuis le chemin désigné, 72.

en sixième lieu dans la dite ordonnance de 1841, jusqu'au pont de Scott, inclusivement, et au chemin principal passant le long de la rive nord de la rivière St. Charles, depuis le pont de Scott jusqu'au Pont Rouge ou Pont des Commissaires, inclusivement.

8 Vic., ch. 55.

L'acte 8 Vic., ch. 55, autorise les syndics à emprunter une autre somme de £8882, pour parachever les chemins placés sous leur direction et à émettre des bons pour cette somme, et établit un nouveau tarif de péages. (Voir tableau No. 3).

L'emprunt autorisé par le dit acte est soumis aux dispositions de l'ordonnance de 1841, qui ont rapport à l'emprunt de £25,000. Par cet acte, les dispositions de l'ordonnance de 1841 sont étendues au chemin qui conduit depuis la côte de Champigny inclusivement, jusqu'au Pont Rouge ou Pont des Commissaires.

9 Vic., ch. 68.

Par l'acte 9 Vic., ch. 68, un autre tarif de péages. (Voir tableau No. 4.)

Cet acte décrète qu'il ne sera pas érigé d'autres ba-

12 Vic., ch. 115.

Par l'acte 12 Vic., ch. 115, les syndics sont autorisés pour sa Majesté le pont Dorchester, et sont investis de pouvoirs et privilèges dont jouissaient les propriétaires de vertu de l'acte 59 Geo. III, ch. 28.

Sec. 5.

Par cet acte (12 Vic., ch. 115) les dispositions de l'ordonnance de 1841 sont étendues aux chemins suivants, savoir :

1o. Au chemin qui conduit du pont Dorchester à l'Eglise paroisse de Charlesbourg ;

2o. Au chemin depuis le pont de Montmorency près de la Gr. Châte jusqu'à la ligne de division entre les paroisses de l'Ange Gard. et du Chateau Richer ;

3o. Au chemin depuis l'Eglise de Charlesbourg jusqu'au village des Sauvages de Lorette ;

4o. Au chemin depuis le dit village jusqu'au chemin appelé "Route de l'Eglise" dans la paroisse de St. Ambroise ;

5o. A la Route de l'Eglise ;

6o. Au chemin appelé l'Ormière depuis son point d'intersection avec la Route de l'Eglise susdite jusqu'à l'endroit où il se relie avec le chemin qui conduit depuis la côte à Champigny jusqu'au Pont Rouge ou Pont des Commissaires ;

7o. Au chemin de Ste. Foye, depuis un point à une distance de 100 verges au-dessus du chemin de la Suède jusqu'au sommet de la côte du Cap Rouge ;

8o. Au chemin depuis le chemin de Ste. Foye, près de l'Eglise de la paroisse de Ste. Foye, jusqu'au chemin St. Louis ;

9o. Au chemin de l'Ance ou batture entre le cap et le fleuve St. Laurent, sur une longueur d'un mille et demi au delà de l'extrémité sud-ouest de l'Ance de Sillery ;

10o. Au chemin depuis l'Eglise de la paroisse de Charlesbourg jusqu'au village de St. Pierre, sur une longueur d'un mille et demi ;

11o. Au chemin qui conduit de la ferme de Hough, sur une longueur d'un mille dans la direction de la paroisse de St. Augustin.

Sec. 1.

Pour mettre cet acte à effet, les syndics sont autorisés à contracter un emprunt de £25,000 et à émettre des bons à cette fin.

Cet acte donne aux bons ainsi émis un privilège pour les intérêts sur les péages et autres deniers entre les mains des syndics, de préférence à l'intérêt payable sur tous les bons émis en vertu de l'ordonnance, 4 Vic., ch. 17 et de l'acte 8 Vic., ch. 55.

Sec. 6.

Par la 6ème section du susdit acte (12 Vic., ch. 115) les syndics sont autorisés à transporter la barrière du chemin de Beauport à l'extrémité sud du pont Dorchester et à prélever à cette barrière, pour l'usage du pont et du chemin, des péages pas plus élevés que la moitié en sus des taux payables à toute autre barrière.

Par l'acte, 13-14 Vic., ch. 102, les syndics sont autorisés à faire faire immédiatement après la **passation de cet acte les chemins énumérés dans l'acte 12 Vic., ch. 115, et à appliquer £15,000, sur l'emprunt de £25,000, à la confection de ces chemins et à employer les £10,000 restant à l'acquisition et à l'amélioration du pont Dorchester.**

Par l'acte 14-15 Vic., ch. 132, les pouvoirs des syndics sont étendus aux chemins suivants, savoir :

10. Au chemin de Charlesbourg à partir de l'endroit où se termine le mille et demi mentionné dans l'acte 12 Vic., ch. 115, jusqu'à la terre de François Lafrance et de là dans deux directions différentes, savoir : deux milles dans une direction nord-est vers le lac de Beauport et quatre milles et demi dans une direction nord-ouest vers le township de Stoneham ;

20. Le chemin qui passe devant le moulin à farine appartenant au gouvernement, dans la paroisse de l'Ancienne Lorette, et conduit au lac entre les seigneuries de St. Gabriel et Gaudarville, depuis sa jonction avec le chemin public déjà sous la direction des syndics, jusqu'à une longueur d'un mille et demi.

Les syndics sont autorisés par cet acte à emprunter £15,000 pour l'usage du dit acte et de l'acte 12 Vic., ch. 115, et à émettre des bons de cette somme.

Les bons émis en vertu de cet acte prennent rang et préséance sur ceux émis en vertu du dit acte, 12 Vic., ch. 115.

La balance restant des deniers prélevés au moyen de cet emprunt de £15,000 devait être employée à réparer et macadamiser la route de St. Charles à partir du chemin sur la rive nord de la rivière St. Charles jusqu'au chemin qui conduit à l'Eglise de St. Ambroise, et un autre chemin entre la paroisse de Charlesbourg dans la profondeur de cette paroisse, et la paroisse de St. Ambroise.

Les emprunts autorisés par les deux actes, 12 Vic., ch. 115 et 14-15 Vic., ch. 132, sont soumis aux dispositions de l'ordonnance de 1841, sauf qu'aucuns deniers ne doivent être avancés sur les fonds publics pour payer les intérêts.

Par l'acte 14-15 Vic., ch. 133, les syndics sont autorisés à acquérir le pont Montmorency, à faire un emprunt de £5,000 et à émettre des bons pour cette fin. L'intérêt de ces bons émis en vertu de cette disposition doit prendre rang après les bons émis en vertu de l'acte 12 Vic., ch. 115.

Ni le principal ni l'intérêt des bons émis en vertu de cet acte ne sont garantis par la province.

Les privilèges et droits des propriétaires de ce pont, accordés par l'acte 52 Geo. 3, ch. 17, sont conférés aux syndics, et les taux réglés par cet acte, seront prélevés. (Voir tableau No. 5.)

Par l'acte 16 Vic. ch. 235, les dispositions de l'ordonnance de 1841 et les pouvoirs des syndics sont étendus aux chemins suivants :

10. Au chemin qui conduit de l'Eglise de la paroisse de St. Ambroise à Valcartier, jusqu'à la rivière Jacques Cartier ;

20. Au chemin des Foulons, à partir de l'endroit où ce chemin est amélioré jusqu'au pied de la côte du Cap Rouge, formant une longueur de 3 milles ;

30. Au chemin de Poste entre Québec et Montréal, dans la direction de St. Augustin, sur une longueur de cinq milles ;

40. A la route Belvédère ;

50. A une route entre le chemin de Ste. Foye et le chemin de la petite rivière St. Charles ;

60. A la route St. Clair, à partir du pont de Scott jusqu'à la route St. Joseph ;

70. A la route du Bourg Royal, à partir du chemin de Beauport, la longueur de deux milles ;

80. A la route qui conduit à Laval, à partir du grand chemin de Beauport, une longueur de trois milles ;

90. Au chemin qui conduit du chemin St. Louis au chemin des Foulons en passant près de l'Eglise de St. Richard ;

100. A un chemin à ouvrir pour relier le chemin de St. Charles Nord avec le chemin de Charlesbourg ;

110. Au chemin à partir du petit Pré à aller au Sault à la Puce ;

120. Au chemin qui continue la route depuis l'Eglise de la paroisse de Ste. Foye jusqu'au chemin des Foulons.

Sec. 4.

Par cet acte, il est décrété que les taux de péages prélevés sur le chemin des Foulons seront augmentés de moitié, après que les travaux pour l'amélioration de la partie de ce chemin mentionnée plus haut en second lieu auront été commencés ; et que les syndics devront ériger un pont de péage sur la rivière Jacques Cartier, lorsque le chemin aura été fait jusqu'à cette rivière.

Sec. 6.

Cet acte autorise les syndics à construire un au sur la rivière Montmorency, et à employer à cet objet une de £3,000 provenant de l'emprunt de £5,000 autorisé par l'Vic. ch. 133.

Sec. 7.

Dans le but de faire et parachever les chemins énumérés dans l'acte 14-15 Vic. ch. 132, et d'améliorer les chemins décrits dans l'acte, 16 Vic. ch. 235, les syndics sont autorisés à faire un emprunt de £30,000 et à émettre des bons dont le principal et les intérêts prennent rang après ceux émis en vertu de l'acte, 14-15 Vic. ch.

Par la 6e Section du dit acte (16 Vic. ch. 235) les syndics sont autorisés à ériger une barrière à une distance moindre d'un demi-mille à l'ouest de la rivière Montmorency et à y prélever les mêmes taux que ceux qui sont prélevés au pont Montmorency.

Sec. 8.

Par le même acte, 16 Vic. ch. 235, les dispositions de l'ordonnance de 1841 et les pouvoirs des syndics sont étendus aux chemins suivants ;

10. Au chemin à partir du rivage du fleuve St. Laurent vis-à-vis la cité de Québec, au passage de Bégin jusqu'à la paroisse de Beaumont, sur une longueur de 3 lieues et demie ;

20. Au chemin à partir du rivage en montant vers St. Anselme et en passant par le chemin appelé "Trente-sous" et par l'Eglise St. Henri, sur une longueur de quatre lieues et demie ;

30. Au chemin à partir du rivage du St. Laurent à aller à St. Nicolas, en passant sur les côtes, sur une longueur de 3 lieues ;

40. Au chemin à partir du quai de Lauzon, en remontant le long du fleuve, sur une longueur de trois lieues.

Sec. 9.

Par ce même acte, les syndics sont requis de construire un pont sur la rivière Chaudière.

Sec. 10.

Aux fins de subvenir aux dépenses de confection des routes et améliorations à faire sur la rive sud du fleuve, les syndics sont autorisés à emprunter une somme de £40,000, au moyen de bons qui viennent en concurrence avec ceux émis en vertu du même acte, 16 Vic. ch. 235.

Sec. 13.

Cet acte ordonne aux syndics de procéder à l'amélioration des chemins de la rive sud, concurremment et en égale proportion avec ceux décrits dans l'acte, 14-15 Vic., ch. 132, et après la confection de ces derniers, concurremment avec les autres chemins de la rive nord décrits dans le susdit acte (16 Vic., ch. 235), et leur permet d'ériger des barrières de précaution sur aucun des chemins.

Le nombre des syndics est élevé à douze par cet acte.

18 Vic., ch. 160, sec. 1.

Par l'acte, 18 Vic., ch. 160, les pouvoirs des syndics sont étendus au pont sur la rivière Etchemin, et tous les droits et privilèges de sa Majesté à l'égard de ce pont sont dévolus aux syndics.

Sec. 3-4.

Par cet acte, un nouveau tarif de péages est établi et réglé, et pouvoir est donné aux syndics de changer les barrières de place et

d'en ériger de nouvelles, pourvu que le total des péages perçus sur un chemin n'exède pas le montant établi par la loi. (Voir tableau No. 6.)

Les syndics sont autorisés à prélever de l'argent sur dépôt de leurs bons dans les banques comme garantie des sommes de deniers qu'elles peuvent leur prêter. Sec. 6.

L'acte, 20 Vic., ch. 125, place sous la direction de deux corps de syndics les chemins de la rive nord et les chemins de la rive sud respectivement, et donne au Gouverneur le pouvoir de nommer cinq personnes *Syndics des chemins à Barrières de la Rive Nord à Québec*, et cinq personnes *Syndics des chemins à Barrières de la Rive Sud à Québec*. 20 Vic., ch. 125.

Par cet acte, les dettes et obligations des syndics des chemins à barrières de Québec et les bons émis par eux sont, tant en principal qu'en intérêts, mis à la charge et sous la responsabilité des syndics des chemins à barrières de la rive nord, et tout surplus de deniers provenant des revenus des chemins et travaux sur la rive sud, doit être versé entre les mains des syndics de la rive nord, après paiement des dépenses nécessitées par la confection, l'entretien et l'administration de ces chemins, et le paiement du principal et de l'intérêt des bons que les syndics de la rive sud sont autorisés à émettre. Sec. 5.

En vertu de cet acte, les chemins de la rive nord et de la rive sud ou aucune partie de ces chemins peuvent être, avec le consentement du Gouverneur en Conseil, cédés aux municipalités soit durant l'hiver ou durant l'été. Sec. 6.

Cet acte autorise les syndics de la rive nord et de la rive sud respectivement à placer des barrières de péages sur les chemins sous leur direction, et aussi des barrières de précaution, aux endroits qu'ils jugeront convenables, mais les personnes résidant entre les principales barrières et les barrières de précaution ne sont pas tenues de payer à ces dernières; et toute personne résidant entre le pont ou la rivière Montmorency et la barrière sur le chemin de Beauport ne paient pas de péages à cette barrière; et les syndics sont autorisés à conclure tout arrangement équitable avec toute personne résidant entre deux barrières, ou près d'une barrière, sur toute exemption ou réduction de péages en sa faveur. Sec. 7.

Les syndics de la rive nord sont autorisés à emprunter une somme de £4,500, pour réparer le pont Montmorency ou pour en construire un nouveau et à émettre des bons pour cette somme. Le principal et l'intérêt sur ces bons constituent la première charge sur les péages et revenus de ce pont. Sec. 8.

Sur les péages et revenus de ce pont et sur tous autres deniers en leur possession, les syndics de la rive nord sont requis de payer annuellement à chacun des enfants mineurs d'Ignace Côté et de Magdeleine Drouin, la somme de £10, à compter du décès de leurs père et mère, occasionné par la chute du pont Montmorency. Sec. 10.

Les syndics de la rive nord sont en outre autorisés à emprunter une somme de £5,500 pour acquitter une certaine réclamation de Charles Rhéaume et les intérêts dus en juillet 1857 sur les bons émis antérieurement à la passation de cet acte. Sec. 9.

Les emprunts autorisés par le dernier acte sont soumis aux dispositions de l'ordonnance de 1841, relatives à l'emprunt de la somme autorisée par cette ordonnance, sauf que la province ne garantit ni le principal ni l'intérêt de ces bons et n'avancera pas de deniers à cette fin. Sec. 13.

Les syndics sont classés parmi les officiers responsables de deniers publics et doivent rendre compte de leur gestion. Sec. 14.

L'acte, 23 Vic., ch. 69, défend aux syndics d'ouvrir de nouveaux chemins et leur permet de diminuer, avec le consentement du Gouverneur en Conseil, les taux de péages sur les chemins à barrières de Québec, dans la saison d'hiver. Le même acte impose un taux d'un sou sur tout piéton passant sur le pont Dorchester. 23 Vic., ch. 69.

CHEMINS DE LA RIVE NORD.

EMPRUNTS.

Les soussignés croient devoir diviser cette partie des opérations financières des syndics en trois périodes.

I.

De 1841 à 1849, les syndics des chemins à barrières de Québec ont emprunté la somme de £33,882 pour laquelle ils ont émis des bons comme suit :

En vertu de l'ordonnance de 1841.....	£25,000
“ “ “ Pacte 8 Vic., ch. 55	8,882
	<hr/>
	£33,882

Les intérêts sur ces bons ont été acquittés partie sur les revenus des péages et partie par le Receveur-Général d'alors, sous l'autorité des actes ci-dessus cités. Ces bons ont été rachetés par le gouvernement.

II.

De 1849 à 1857, les syndics ont emprunté £114,982 et ont émis pour cette somme des bons portant intérêt à six pour cent, comme suit :

1.—En vertu de l'acte 12 Vic., chap. 115, entre le 1er octobre 1850 et le 24 novembre 1852.....	£25,000
2.—En vertu de l'acte 14-15 Vic., ch. 132, entre le 20 avril 1852 et le 10 avril 1855.....	15,000
3.—En vertu de l'acte 14-15 Vic., ch. 133, entre le 1er mai 1852 et le 9 octobre 1858.....	5,000
4.—En vertu de l'acte 16 Vic., chap. 235, entre le 22 mars 1854 et le 1er décembre 1859.....	29,982
5.—En vertu du même acte, entre le 8 juin 1854 et le 9 octobre 1858.....	40,000
	<hr/>
	£114,982

Les bons de la première émission étaient rachetables dix ans après la date de leur émission et ceux des quatre autres émissions quinze ans après leurs dates respectives.

Les bons des trois premières émissions sont connus sous le nom de “privilegiés,” et sont tous entre les mains de particuliers. Les bons des deux dernières émissions sont appelés “non privilégiés.” Les particuliers sont porteurs de bons pour £29,482 sur la quatrième émission, et le gouvernement pour £500.

Sur la cinquième émission, les particuliers sont porteurs de bons pour £31,000 et le gouvernement pour la balance (£9,000.)

III.

Depuis 1857, les syndics ont emprunté £9,800, pour laquelle ils ont émis des bons portant intérêt à six pour cent, et rachetables 15 ans après la date de leur émission, comme suit :

1.—En vertu de la 8e sect. de l'acte 20 Vic., ch. 125, entre le 1er janvier 1858 et le 1er janvier 1859.....	£4,300
2.—En vertu de la 9e section du même acte, entre le 13 août 1857 et le 1er janvier 1858.....	5,500
	<hr/>
	£9,800

Sur la première de ces émissions, les particuliers sont porteurs de bons pour £2,800 et le gouvernement pour £1,500. Ces bons sont classés parmi les "privilegiés." Sur la seconde émission, des bons pour £2,000 sont entre les mains de particuliers, et la balance (£3,500) est détenue par le gouvernement; ces derniers bons sont "non privilégiés." (Voir tableau No. 8.)

Nous avons fait des démarches pour connaître les taux auxquels les particuliers ont acheté les bons émis depuis 1849, mais nous n'avons pu réussir que pour une partie de ces bons. Nous avons assigné tous les porteurs de bons connus; un certain nombre ont comparu devant nous, et les autres se sont abstenus. Il résulte de nos recherches que, sur certains bons formant une somme de £46,904, plus que la moitié a été achetée au pair, et £9,547 ont été achetés à un escompte variant de 1 à 50 pour cent. Quant à la balance (£11,090,) les porteurs n'ont pas pu dire à quel taux les bons pour cette dernière somme avaient été achetés. Le tableau suivant fait voir le rang des bons de chacune des émissions ci-dessus.

Rang des bons émis par les syndics de chemins à barrières de Québec.

Montant.	Autorité.	Rang et privilège.
£25,000	12 V., ch. 115.	1er. rang.
5,000	14-15 V., ch. 133.	2e rang (pour l'intérêt).
15,000	14-15 V., ch. 132.	3e rang.
30,000	16 V., ch. 235.	4e rang.
40,000	16 V., ch. 235.	4e rang. } en concurrence.
5,000	14-15 V., ch. 133.	5e rang (pour le capital).
5,500	20 V., ch. 125, sec. 9.	6e rang.
4,500	20 V., ch. 125, sec. 8.	1er rang et privilège sur les revenus du pont Montmorency.

Le produit de tous les bons émis comme susdit a été employé à améliorer les chemins et ponts dont les syndics ont l'administration et à subvenir à certaines autres dépenses en rapport avec les chemins, ainsi que démontré par le Tableau No. 9.

Les syndics ont de plus, sous l'autorité de l'acte de Québec, 33 Vic., ch. 48, emprunté du trésorier de cette province la somme de \$15,000 afin de les mettre en mesure de reconstruire le pont Dorchester qui avait été détruit par le feu. Sur cet emprunt les syndics ont remboursé la somme de \$3,000.

INTÉRÊTS PAYÉS SUR LES BONS.

Sur les bons privilégiés jusqu'au 30 juin dernier... £64,621. 8s. 2d.
 Sur les bons non privilégiés jusqu'au 30 juin 1871.. 62,249.17 9

Total des intérêts payés..... £126,871. 5s. 11d.

DETTES.

Tous les bons émis par les syndics des chemins à barrières de Québec depuis 1849, se montant à la somme de £124,782, sont maintenant tous dus.

Montant des bons de la rive nord..	£84,782.	0s.	0d.	
Quatre ans d'intérêts échus le 30				
juin dernier.....	7,555.	13	4	
	<hr/>			£92,337. 13s. 4d.

Montant des bons de la rive sud..	£40,000.	0s.	0d.	
Quatre ans d'intérêts échus le 30				
juin dernier.....	7,440.	0	0	
	<hr/>			£47,440. 0 0

L'emprunt en vertu de l'acte 33 Vic., ch. 48.....	3,000.	0	0	
	<hr/>			£142,777. 13s. 4d.

Dans les intérêts ci-dessus mentionnés ne sont pas compris les intérêts sur les bons en la possession du gouvernement, ni les intérêts sur le prêt de 1870 fait par le gouvernement aux syndics.

CHEMINS ET PONTS.

Les chemins placés sous la direction des syndics depuis 1841 forment une longueur de 113 milles. Les chemins ci-après nommés sont les seuls qui ont été améliorés et que les syndics administrent aujourd'hui, savoir :

	Milles.	Chaines.	Chainons.
Le chemin du Foulon.....	5	8	.....
Do de Kilmarnock.....		38	50
Do St. Louis.....	7	35	40
Do Belvédère.....		34	54
Do Ste. Foye.....	6	66	12
Do Route Ste. Foye.....	1	42	.....
Do Suède.....	2	45	74
Do Champigny et St. Augustin.....	4	37	.....
Do St. Charles, nord.....	3	49	90
Do do sud.....	4	51	43
Do Champigny, est.....	2	29	9
Do St. Gabriel.....	1	7	35
Do Ormière.....	4	23	80
Do St. Clair.....	3	12	.....
Do Valcartier.....	3		.....
Do Beauport.....	6	40	73
Do Ange-Gardien.....	5	11	80
Do Château-Richer.....	3	26	40
Do Charlesbourg et St. Pierre.....	7	71	98
Do St. Joseph.....	4	70	.....
Do Holland.....	1	7	.....
Do Charlesbourg et St. Charles ou Smith.....	1	56	.....
Formant en tout.....	81	44	78

Le chemin du foulon n'est macadamisé que sur une longueur de $4\frac{1}{2}$ milles ; le reste est pavé en bois.

Le chemin de Holland et celui de St. Clair ne sont pas terminés dans toute leur longueur. Le chemin de Smith n'est pas macadamisé ; les syndics entretiennent seulement les ponts et les clôtures sur le terrain des dames de l'hôpital-général.

Les syndics ont de plus sous leur charge trois ponts de péage, savoir : les ponts de Dorchester, Montmorency, et du Cap-Rouge ; et de plus trois autres grands ponts ; le pont de Scott, le pont des Commissaires et le pont Gagnon.

Le pont Dorchester a coûté jusqu'en 1857, non compris l'entretien.

Pour l'achat.....	£7,000
Pour la reconstruction.....	3,636 7s. 1d.

Total..... £10,636 7s. 1d.

Ce pont ayant été subséquemment détruit par le feu, les syndics durent y faire des réparations immédiates, pour le mettre en état de service. Mais ces réparations temporaires étant insuffisantes pour la sûreté publique, les syndics s'adressèrent au gouvernement de Québec pour obtenir une aide aux fins de reconstruire ce pont, et un prêt de £3,750 leur fut fait dans ce but, en vertu de l'acte 33 Vic., ch. 48. Ce prêt permit aux syndics de reconstruire ce pont.

Le pont de Montmorency a coûté jusqu'en 1857.

Pour l'achat.....	£2,000 0s. 0d.
Pour la construction d'un pont suspendu.	8,880 1s. 9d.

Total..... £10,880 1s. 9d.

Le pont suspendu s'étant écroulé en 1856, immédiatement après sa construction, un autre pont, qui existe encore, fut construit au prix de £2,800, y compris l'achat du terrain.

Le pont du Cap-Rouge a été reconstruit en 1869, pour la somme de £982 15s 0d.

D'après le rapport de M. L. J. B. Lemoine, surveillant des travaux sur les chemins de la rive nord, les chemins sont en assez bon état ; mais la couche de macadam qui reste est à présent si faible qu'elle sera bientôt usée si l'on n'y met pas une bonne couche de pierres. Dans ce cas, la moyenne des sommes dépensées durant les années dernières ne suffirait pas pour les conserver.

Les avenues du pont Dorchester vont exiger prochainement un renouvellement complet, ainsi que le pont de Scott.

BARRIÈRES ET PÉAGES.

Il y a sur les chemins de la rive nord quatre barrières de péages, savoir : une sur le chemin du Foulon, une sur le chemin St. Louis, une sur le chemin Ste. Foye et une sur le chemin de St. Charles nord. Il y a en outre une barrière de péages à chacun des ponts Dorchester, Montmorency et Cap-Rouge.

Les péages établis par l'acte 18 Vic., ch. 160 sont prélevés à toutes les barrières sur les chemins ci-dessus.

Les péages prélevés sur le pont Dorchester sont un demi taux de plus qu'aux barrières sur les chemins. (*Tableau No. 7.*)

Les péages établis par l'acte 52, Geo. III, ch. 17 sont perçus à la barrière du pont Montmorency.

Les péages établis par l'acte 4 Vic., ch. 21 sont prélevés à la barrière du pont du Cap Rouge.

Par l'acte 23 Vic., ch. 69, il est prescrit qu'il sera prélevé un taux d'un sou sur tout piéton passant sur le pont Dorchester. Après la passation de cet acte, les syndics donnèrent ordre au gardien de la barrière du pont d'exécuter la loi sous ce rapport, mais à peine avait-on mis à effet cette disposition du statut que la barrière fut enlevée et jetée à l'eau. Sous ces circonstances, les syndics crurent prudent et sage de ne pas exiger de taux des piétons.

REVENUS ET DÉPENSES.

Le revenu des chemins à barrières de la rive nord durant les dix années dernières se monte à la somme de £111,220 1s. 1d. Cette somme a été absorbée par les frais d'administration, l'entretien des chemins et ponts et le paiement des intérêts.

Les revenus sont répartis comme suit entre les différentes barrières, savoir :

		Moyenne.
	£ s. d.	£ s. d.
Barrières du Foulon.....	5,462 15 9	546 5 7
“ St. Louis.....	12,258 7 8	1,225 16 9
“ Ste. Foye.....	20,377 13 1	2,037 15 3
“ St. Charles.....	22,091 4 6	2,209 3 8
“ pont du Cap Rouge.....	621 6 6	62 2 7
“ “ Dorchester.....	43,659 2 6	4,365 18 2
“ “ Montmorency.....	6,749 11 1	674 19 1

Les dépenses durant la même période sont comme suit :

Entretien des chemins, achats de matériaux, etc..	£43,054 16s. 5d.
Salaires, services professionnels, etc.....	16,062 1s. 4d.
Intérêts sur les bons.....	55,438 18s. 11 d.
Total.....	£114,555 16s. 9 d.

Les dépenses d'entretien des chemins se répartissent comme suit :

			Moyenne.
Chemin du Foulon.....	£4,385	17s. 1d.	£438 11s. 8d.
“ Kilmarnock.....	156	12 9	75 13 3
“ St. Louis.....	2,771	10 11	277 3 1
“ Belvédère.....	98	17 0	9 17 8
Route de l'Eglise Ste. Foye.....	322	13 9	32 5 4
Chemin Ste. Foye.....	3,172	0 1	317 4 0
“ Suède.....	163	6 10	16 6 8
“ Champigny ouest.....	659	3 11	65 18 4
“ St. Augustin.....	264	15 7	26 9 6
“ Holland.....	83	16 3	8 7 7
“ St. Charles nord.....	1,486	13 6	148 13 4
“ “ sud.....	4,290	0 8	429 0 0
“ Champigny Est.....	397	14 1	39 15 4
“ St. Gabriel.....	145	0 2	14 10 0
“ Ornière.....	694	10 8	69 9 0
“ St. Clair.....	839	11 2	83 19 1
“ Valcartier.....	96	8 6	9 12 10
“ Misère.....	97	16 6	9 15 7
Pont du Cap Rouge.....	1,062	17 3	106 5 8
Chemin de Beauport.....	3,126	9 9	312 6 9
“ Ange-Gardien.....	806	5 4	80 1 6
“ Château Richer.....	532	18 10	53 5 10
“ Charlesbourg et St. Pierre.....	3,959	8 2	395 18 9
“ St. Joseph.....	632	10 9	63 5 0
“ Smith.....	117	6 1	11 14 7
“ Bourg Royal.....	198	3 2	19 16 3
∩ Pont Dorchester.....	6,991	19 11	699 3 11
“ Montmorency.....	1,066	12 8	106 13 3

Les soussignés croient devoir noter ici que le chemin de la Misère et celui de Bourg Royal sont deux des chemins que les syndics n'ont pas sous leur

administration. Les sommes dépensées sur ces chemins l'ont été durant les trois années dernières, en contravention à la lettre et à l'esprit de l'acte, 23 Vic., chap. 69, qui défend aux syndics d'ouvrir de nouveaux chemins.

Parmi les dépenses du pont Dorchester durant les dix années dernières, se trouvent incluses les dépenses de la reconstruction de ce pont, après sa destruction par le feu, qui ont été faites sur l'emprunt du gouvernement de Québec.

Durant cette période, le pont du Cap-Rouge a aussi été reconstruit.

SOMMES DÉPENSÉES POUR LES CHEMINS DE LA RIVE SUD.

Par l'acte 16 Vic., ch. 235, 42 milles de chemins sur la rive sud et deux ponts : le pont d'Etchemin et le pont de la Chaudière, avaient été placés sous la direction des syndics des chemins à barrières de Québec.

A l'époque de la division en 1857, ces syndics avaient construit entre vingt et vingt-et-un milles de chemins qui ont coûté £32,917-7-6. Cette somme a été payée comme suit :

En bons de l'émission du sud.....	£26,400	0s.	0d.
“ “ du nord.....	2,333	0	0
En argent.....	4,184	7	6
	<hr/>		
	£32,917	7s.	6d.

Comme on le voit par ce qui précède, une somme de £2,333 a été prise de certaines émissions du nord, pour être employée sur les chemins de la rive sud. D'un autre côté, une somme de £900, de l'émission du sud, a été employée sur les chemins de la rive nord.

En vertu des dispositions de la 5ème section de l'acte de 1857 (20 Vic., ch. 125,) qui chargent les syndics des chemins à barrières des dettes et obligations contractées avant la passation de cet acte, ces derniers ont payé £32,257. 11s. 5d. pour intérêts dûs sur les bons émis pour l'amélioration des chemins de la rive sud. Cette somme couvre les intérêts dûs jusqu'au 30 de juin 1871. En sorte qu'il reste encore quatre ans d'intérêts dûs sur ces bons au 30 de juin dernier, soit—£7,440. Dans le calcul de ces intérêts échus ne sont pas compris les intérêts sur les bons (£9,000) qui sont en la possession du gouvernement.

Parmi les sommes dépensées sur les chemins de la rive sud, les syndics de la rive nord mettent au débit de ces chemins une somme de £2,633 15s. 6d. pour la proportion des salaires et dépenses casuelles en rapport avec ces chemins. Ce qui porte la dette contractée pour les chemins de la rive sud à £71,113 2s. 2d., déduction faite du revenu (£4,135 12s. 3d.) prélevé par les syndics de la rive nord sur ces chemins, jusqu'au moment de la séparation.—*Voir tableau No. 10.*

EXEMPTIONS DE TAUX ET COMMUTATIONS DE TRAVAUX SUR LES CHEMINS.

Par l'ordonnance 4 Vic., ch. 17, sec. 15, les personnes, animaux et voitures employés au transport de la malle, les officiers et soldats ainsi que les chevaux, etc., appartenant à Sa Majesté ou employés à son service, et toutes personnes assistant aux funérailles, sont exemptés des péages.

Par l'acte 4 et 5 Vic., chap. 14, sont exemptés des péages les voitures transportant des engrais, les personnes se rendant à l'église ou en revenant, les dimanches ou fêtes d'obligation, et toutes voitures ou animaux appartenant au propriétaire ou occupant des terres divisées par un chemin à barrières, pour aller d'une partie de ces terres à une autre pour des fins domestiques ou agricoles, mais à pas plus d'un demi mille d'un endroit à un autre.

L'acte 12 V., ch. 25, décrète une exemption de péages en faveur des personnes employées dans la marine ou dans l'armée.

Par l'acte 23 Vic., ch. 69, toutes les exemptions de péages quelconques prévues par quelque acte que ce soit, sont abolies; l'exemption en faveur des convois funèbres seule est réservée.

Par l'acte 33 Vic., ch. 34, une exemption des péages est faite en faveur de tous les ministres du culte dans l'exercice de leur ministère.

D'après les dispositions des actes qui viennent d'être cités, les seules exemptions permises sont en faveur des convois funèbres et des ministres du culte.

Les syndics n'ont pas tenu compte de l'acte 23 Vic., ch. 69, qui abolit toute exemption quelconque antérieure à sa passation. Ils ont toujours agi comme si cet acte n'avait pas été passé, en n'exigeant pas de péages des personnes exemptées par tous les actes cités plus haut.

Par la 19^e section de l'ordonnance 4 V., ch. 17, les propriétaires ou occupants de terres sur tout chemin placé sous la charge des syndics, sont requis de commuer avec ces derniers, moyennant une somme annuelle, tous travaux ou obligations que ces personnes étaient tenues par la loi d'accomplir.

Il ne paraît pas que cette disposition de la loi ait jamais été mise à exécution.

CHEMINS DE LA RIVE SUD.

C'est en 1853, par la 16 Vic., ch. 235, que certains chemins de la rive sud du fleuve St. Laurent furent placés sous la direction des "syndics des chemins à barrières de Québec," et que les dispositions de l'ordonnance de 1841 furent étendues à ces chemins de manière à faire participer la rive sud aux avantages qui étaient résultés à la rive nord des améliorations déjà faites, et qu'un emprunt de £40,000 fut autorisé à cette fin.

En 1857, sous l'autorité de l'acte 20 Vic., ch. 125, les chemins de la rive sud furent placés sous l'administration d'un corps de syndics séparé et distinct de celui de la rive nord. Le nombre de ces syndics, fixé à cinq par l'acte en dernier lieu cité, fut porté à sept en vertu de l'acte 34 Vic., ch. 36.

Tous les pouvoirs, devoirs, droits et responsabilités conférés par la loi aux syndics des chemins à barrières de Québec à l'égard de ces chemins, furent dévolus aux syndics de la rive sud sous le nom de "syndics des chemins à barrières de la rive sud à Québec"; et toutes les dispositions de l'ordonnance 4 V., ch. 17, régissant le syndicat des chemins à barrières de Québec s'appliquent aux "syndics des chemins à barrières de la rive sud à Québec," et toutes propriétés tant mobilières qu'immobilières et tous les chemins et travaux de la rive sud alors sous la direction des syndics des chemins à barrières de la rive nord à Québec tombèrent sous celle des "syndics des chemins à barrières de la rive sud à Québec."

Il est statué par cet acte, ainsi qu'il a été dit plus haut, que les syndics de la rive nord seraient responsables pour le principal et l'intérêt de toutes les débentures émises par les "syndics des chemins à barrières de Québec," et pour toutes les dettes et obligations des dits syndics contractées avant le jour qui devait être fixé pour la division des commissions; mais le surplus des deniers provenant des revenus des chemins et travaux de la rive sud, déduction faite au préalable des dépenses pour compléter, entretenir et administrer ces chemins et travaux, et de l'intérêt des bons dont l'émission était autorisée par cet acte, et du principal de ces bons, devait être versé entre les mains des syndics de la rive nord, comme une aide pour les mettre en état de payer l'intérêt et le principal des bons émis par les "syndics des chemins à barrières de Québec."

La section 11 de cet acte autorise les syndics de la rive sud à emprunter £7000 aux fins de compléter les chemins et améliorations alors commencés sur la rive sud, et à émettre des bons dont le principal et l'intérêt sont payables sur les péages et revenus des chemins et travaux sous la direction des dits syndics, après paiement des dépenses d'entretien et d'administration des dits chemins et travaux; et la section 12 les autorise à emprunter £5000 pour construire un pont sur la rivière Chaudière et à émettre pour cette fin des bons dont le principal et l'intérêt seraient payables sur les revenus de ce pont.

Les syndics n'ont pas fait ce dernier emprunt.

Les bons dont l'émission est autorisée comme il est dit ci-dessus sont soumis aux dispositions des divers actes qui s'appliquent généralement aux bons émis par les "syndics des chemins à barrières de Québec," et la province ne garantit ni le principal ni l'intérêt de ces bons, et aucuns deniers ne doivent être avancés à cette fin sur les fonds de la province.

EMPRUNT.

Les syndics ont, en vertu de la 11e section du susdit acte, 20 Vic., ch. 125, émis, entre le 1er Octobre 1857 et le 17 Août 1859, des bons pour £7,000 rachetables douze ans après la date de leur émission.

Partie du produit de ces bons (£6,515) a été employée au paiement des entrepreneurs des chemins; la balance (£485) a été émise et négociée par les syndics pour subvenir aux dépenses requises pour la réparation et l'amélioration du pont d'Amyot et de certains chemins et aussi pour le paiement d'arrérages d'intérêts sur les bons. Dans la négociation des bons pour la susdite somme de £485, les syndics ont fait une perte de £69 11s. 9d.—(Voir tableau No. 11.)

CHEMINS.

Par l'opération du susdit acte, le pont d'Etchemin et le pont de la Chaudière et les chemins suivants tombèrent sous l'administration des syndics des chemins à barrières de la rive sud, savoir :

	Miles.	Chaines.	Chainons.
Chemin de Beaumont.....	10	40	.....
Chemin de St. Henri.....	13	40	.....
Chemin de St. Nicolas, (en haut).....	7	71	.....
Do do (en bas).....	12		.....

A l'époque de la division, le pont de la Chaudière n'avait pas été construit, non plus que le chemin de St. Nicolas, (en bas.)

Les trois autres chemins avaient été commencés, mais non terminés. La longueur des chemins alors complétés était d'environ 20 milles.

Immédiatement après la passation de l'acte de 1857, les syndics de la rive sud firent faire un peu plus que six milles de chemins, ce qui portait à 26½ milles la longueur des chemins améliorés; et ils ont de plus fait subir des réparations considérables au pont d'Etchemin et au pont sur la rivière à la scie.

Les travaux faits sur ces chemins et sur le pont de la rivière à la scie furent donnés à l'entreprise aux personnes et aux prix mentionnés ci-après, savoir :

SUR LE CHEMIN ST. HENRI.

James Vear.....	£1,990
Pierre Thompson.....	1,000
Michel Robitaille.....	928
	————— £3,918

SUR LE CHEMIN BEAUMONT.

F. E. Verreault.....	£1,130	
Do	990	
		£2,120

SUR LE CHEMIN ST. NICOLAS.

Frs. Dussault.....	£1,058	
Pont de la rivière à la scie.....	325	
		£1,383
Montant des contrats.....		£7,421

Les entrepreneurs ci-dessus nommés ont été payés du montant de leurs marchés respectifs comme suit, savoir :

En bons.....	£6,515.	0s.	0d.
En argent.....	768.	13	11
			£7,283. 13s. 11d.

Il reste encore dû sur le marché de F. E. Verreault, une somme de £129. 6s. 1d., balance d'une somme de £344 transportée par ce dernier à feu Jean-Baptiste Dubeau, par acte en date du 19 octobre 1859.

En outre de la somme stipulée dans les marchés sus-mentionnés, il a été accordé pour ouvrages extra—£40 à Frs. Dussault et £53 à Michel Robitaille; ce qui forme une somme totale de £7,514 dépensée pour les travaux exécutés par les entrepreneurs ci-dessus nommés.

En 1867, les syndics cessèrent d'entretenir 3 milles de chemin situés dans les limites de la ville de Lévis en vertu du chapitre 85 des statuts *refondus* du Canada, en sorte qu'il reste maintenant à la charge des syndics 22½ milles de chemins, dont 7 milles sur le chemin de Beaumont, 10¼ milles sur le chemin de St. Henri et 5 milles sur le chemin de St. Nicolas,—ainsi que le pont d'Etchemin. Le pont de la Chaudière n'a pas été construit.

BARRIÈRES ET PÉAGES.

Il y a quatre barrières de péage sur la rive sud: une sur le chemin de Beaumont, une sur le chemin de St. Henri, une sur le chemin de St. Nicolas et une au pont d'Etchemin. En outre, il y a une barrière de précaution sur le chemin de St. Henri.

Les péages perçus à toutes ces barrières sont les mêmes que les taux établis par l'acte 18 Vic. ch. 160.

REVENUS ET DÉPENSES.

Les revenus prélevés depuis l'existence du corps des syndics des chemins à barrières de la rive sud s'élèvent à la somme de £37,528. 2s. 11d. et se répartissent comme suit entre les différentes barrières, savoir :

Barrière de Beaumont.....	£12,802.	10s.	0d.
“ “ St. Henri.....	18,909.	19	3
“ “ St. Nicolas.....	3,018.	14	10
“ du pont d'Etchemin.....	2,797.	8	10
Total.....	£37,528.	2s.	11d.

Les syndics ont à leur avoir une créance de £404 contre le Dr. L. F. Chaperon, ci-devant secrétaire du syndicat, basée sur un jugement de la cour supérieure. Cette somme fut adjugée contre ce Monsieur, comme montant du déficit constaté dans ses comptes. Ce jugement n'a pas été mis à exécution contre M. Chaperon, celui-ci n'ayant aucuns biens. Les syndics n'ont pris aucune procédure contre ses cautions.

Les dépenses y compris le montant des marchés des entrepreneurs et autres dépenses payées sur le produit des bons, se montent à la somme de £44,923. 17s. 8d. Ces dépenses se subdivisent comme suit, savoir :

Construction et entretien des chemins	£33,786.	9s.	11d.
Salaires.....	3,916.	16	6
Dépenses générales.....	733.	18	3
Intérêts jusqu'au 30 juin dernier.....	6,486.	13	0
	£44,923.	17s.	8d.

La moyenne des revenus des dix années dernières			
est de.....	£2,458.	19s.	1d.
Et la moyenne des dépenses.....	2,301.	12	8

DETTE.

Montant des bons.....	£7,000.	0s.	0d.
Intérêts sur ces bons dus au 30 juin dernier.....	471.	6	0
Balance due en vertu du transport de F. E. Verreault en faveur de feu J. B. Dubeau.....	129.	6	1
4 ans d'intérêts sur cette dernière somme, échus le 19 octobre dernier.....	31.	0	8
	£7,632.	12s.	9d.

ADMINISTRATION.

Il reste maintenant à examiner de quelle manière les syndics ont mis la loi en opération.

Perception des taux.

A l'époque de la formation du corps des syndics des chemins à barrières de la rive sud, certaines exemptions et commutations de taux existaient en vertu de diverses dispositions de la loi citées plus haut sous le titre d'*Exemptions*.

Par la 16e section de l'ordonnance de 1841, telle que modifiée par certains actes subséquents, les syndics pouvaient commuer les péages pour une année à partir du 1er mai, chaque année, moyennant une somme équivalente au montant payable pour cent voyages. Cette disposition ne s'appliquait qu'aux personnes résidant sur le parcours des chemins macadamisés et qu'au cas où ces personnes ne payaient qu'un taux par jour.

Peu de temps après leur entrée en charge, en 1857, des requêtes furent présentées aux syndics dans le but d'obtenir d'autres exemptions que celles permises par la loi; sur ces requêtes, les syndics décrétèrent, contrairement à la loi, certaines exemptions et réductions de taux qui s'étendaient à toute la paroisse de St. Joseph de la Pointe-Lévis et à toute la paroisse de Notre-Dame de la Victoire.

Les syndics prirent aussi des abonnements pour des sommes moins élevées et pour des périodes de temps plus courtes que ne le permettait la loi.

Ces exemptions et réductions de taux furent révoquées par les syndics sur l'ordre de Son Excellence le Gouverneur Général, le 31 Janvier 1859.

Subséquentement, en Janvier et Mars 1860, les syndics décrétèrent de nouvelles exemptions.

Quelque temps après, le 19 mai 1860, fut passé l'acte 23 Vic., ch. 69, qui abolit toutes les exemptions et droits de commutation aux barrières de péage, moins les exemptions en faveur des convois funèbres.

Les exemptions que les syndics avaient établies en février et mars 1860, furent révoquées le 31 Janvier 1861, mais la résolution qui les abolit déclare formellement que cette révocation n'affectera pas les syndics et les officiers du syndicat ni les ministres du culte dans l'exercice de leur ministère.

Depuis la passation de l'acte de 1860, et subséquentement à la dernière révocation, les syndics ont continué à permettre des exemptions et à prendre des abonnements au taux de \$6. par année.

Il y a maintenant sur le chemin de Beaumont 18 charretiers exemptés d'un péage matin et soir pour aller exercer leur métier au Passage et pour revenir, lorsqu'ils n'ont pas de voyageurs.

Sur le chemin de St. Nicolas, il y a 4 charretiers qui jouissent d'une semblable exemption, et même sur un ordre verbal donné par un syndic, ces derniers ne paient pas non plus lorsqu'ils vont diner ou qu'ils en reviennent.

Il y a 166 abonnés à \$6 par année: 72 sur le chemin de Beaumont, 11 sur le chemin de St. Nicolas, 62 sur le chemin de St. Henri, et 21 au pont d'Etchemin. Ces abonnés sont en grande partie de la classe de personnes que leurs affaires appellent à passer journellement aux barrières.

En outre des exemptions déjà mentionnées, il y a des exemptions en faveur des personnes qui vont voir leurs enfants au couvent, et en faveur des voitures qui transportent du bois de chauffage.

Les exemptions et abonnements ci-haut mentionnés ont été réglés par résolutions des syndics.

En sus des exemptions réglées par résolution des syndics, il paraît admis que les syndics individuellement se sont permis ostensiblement, sans que les autres aient objecté à ce procédé, de faire des exemptions. C'est en vertu de ce pouvoir assumé que les syndics ont, contrairement à la loi, donné aux gardiens de barrières, l'ordre de laisser passer gratis certaines personnes dans des cas particuliers, et aussi tous les exposants durant les expositions agricoles. Les syndics ainsi que leurs familles et employés passent gratis aux barrières soit pour affaires ou autrement. Ce privilège est étendu à l'un des frères et associé d'un des syndics.

D'après le rapport des gardiens des barrières, les soussignés ont constaté que les syndics ont pu perdre dans le cours de l'année, par les exemptions et les abonnements, environ deux mille piastres, mais si l'on tient compte de la diminution du nombre de personnes qui n'auraient pas voyagé à travers les barrières, soit en les évitant, soit en s'abstenant de les passer, si elles n'avaient pas été exemptées ou abonnées, cette somme pourrait être diminuée du tiers ou de la moitié.

Les soussignés ont le regret de constater par ce qui précède, que la loi concernant les chemins à barrières a été violée dans ses dispositions les plus importantes; même après la passation de l'acte 23 Vic., ch. 59, qui met fin d'une manière absolue au système des exemptions et des commutations. Il est vrai que, pour excuser les exemptions et les abonnements décrétés en violation de la loi de 1860, les syndics s'appuient sur certaines lettres de l'exécutif reçues en 1862 et 1863. Ils allèguent aussi la difficulté et même l'impossibilité où ils se trouvent d'empêcher les personnes résidant sur les chemins à barrières d'éviter les barrières de péage, vu la facilité qu'elles ont de s'échapper par des routes latérales et parallèles aux chemins macadamisés, et qui ont avec ces dernières des points de communication trop nombreux pour qu'il soit possible d'y mettre partout des barrières préventives, sans absorber la plus grande partie du revenu. Les soussignés ont constaté par eux-mêmes l'existence de deux routes parallèles au chemin de Beaumont, et de plusieurs chemins de traverse pour atteindre ces routes. Quelque plausibles que puissent paraître ces raisons pour le chemin de Beaumont, elles ne le paraissent pas autant pour les autres chemins, du moins durant la saison d'été.

Reconstruction du mur de la côte à Davidson.

La ville de Lévis a été constituée en corporation par l'acte, 24 Vic., ch. 70, sanctionné le 18 mai 1861. Les limites données à la ville de Lévis par cet acte renfermaient trois milles de chemins macadamisés et une côte appelée "côte à Davidson," alors sous l'administration des syndics de la rive sud.

D'un autre côté, le chapitre 85 des statuts refondus du Canada met à la charge de toute ville incorporée la réparation et l'entretien des routes, rues et grands chemins qui se trouvent dans ses limites.

En vertu de son acte d'incorporation, la ville de Lévis entra donc de plein droit en possession des trois milles de chemins susmentionnés et de la côte à Davidson, qu'elle devait désormais réparer et entretenir. Les syndics après cette époque n'avaient pas plus le droit d'entretenir ces chemins et cette côte et de faire des dépenses pour leur amélioration qu'ils n'en avaient d'employer quelque partie des revenus sur tout autre chemin en dehors de leur administration. C'est d'ailleurs l'interprétation que les tribunaux du pays ont donnée à la loi, dans les causes de Bouchard contre les syndics et de la corporation de Lévis contre les mêmes.

Il n'y avait donc aucune raison de mettre à la charge du syndicat la réparation ou la reconstruction d'aucun de ces ouvrages.

Les syndics de la rive sud avaient compris la chose ainsi, car bien qu'ils aient continué d'entretenir les chemins et la côte à Davidson situés dans la ville de Lévis jusqu'en 1867, la question d'abandonner l'entretien de ces chemins et de cette côte, et de les laisser à la charge de la ville de Lévis, s'agitait depuis au delà d'un an dans la commission; et aucune décision n'avait encore été prise, quand dans l'intervalle, en 1867, le mur de la côte à Davidson s'écroula.

Les syndics décidèrent, dans une assemblée régulière, la reconstruction immédiate du mur aux dépens du syndicat. Le 24 septembre 1867, un contrat était signé et le 9 octobre suivant, d'après les avis reçus antérieurement de leur avocat, ils notifiaient la corporation de la ville de Lévis qu'ils n'entretiendraient plus les chemins compris dans ses limites. Néanmoins, malgré cet avis, le mur de la côte continua de se reconstruire aux dépens du syndicat. Le coût de cet ouvrage, y compris le terrain acheté, s'élève à £1,856. 2s. 7d.

Les soussignés sont d'avis que cette dépense n'aurait pas du être faite; car si les chemins et cette côte n'étaient plus à leur charge d'après la loi, les syndics ne devaient plus rien payer pour leur entretien. En effet, ce n'était pas l'avis qu'ils donnaient à la corporation de Lévis, qui les relevait de l'obligation d'entretenir ces chemins et cette côte, mais l'opération seule de la loi.

C'était donc à la corporation de la ville de Lévis à reconstruire ce mur, et elle devrait être appelée à rembourser au syndicat le coût de la reconstruction de cette côte dont elle a pris possession et dont elle a profité.

Le motif de l'action des syndics peut bien être le résultat du conflit des intérêts divers qu'ils représentaient. En effet, quelques-uns d'entre eux étaient conseillers et citoyens de la ville de Lévis; ils avaient à opter entre les intérêts opposés des deux institutions, et le syndicat fut sacrifié.

Dépenses faites sur une partie du chemin de St. Nicolas.

Il y a environ une dizaine d'années les syndics ont fait macadamiser un demi mille de chemin au delà du pont d'Etchemin. A cet endroit, le chemin de St. Nicolas n'avait jamais été macadamisé, il avait seulement été nivelé par les syndics des chemins à barrières de Québec. Sans dire que ces travaux ont été faits contrairement aux dispositions de l'acte de 1860, qui défend aux syndics de faire de nouveaux chemins, les soussignés sont d'avis que, vu l'état des finances du syndicat, cette dépense était pour le moins inopportune et mal avisée.

D'après l'exposé des faits ci-dessus, il est clairement démontré qu'aujourd'hui il n'y a aucun contrôle effectif dans le syndicat; la responsabilité se trouve

vaguement partagée, de manière à pouvoir être répudiée en bien des cas et même à ne reposer sur la tête de personne. Jusqu'à présent, les syndics n'ont pu compter que sur l'honnêteté de leurs employés pour empêcher la dilapidation de leurs deniers ; et comme l'état de chose peut changer, il est bon de prévenir le mal avant qu'il arrive.

Les soussignés sont d'opinion qu'il faut une modification dans l'organisation du syndicat. Pour assurer la prospérité de cette institution, il faut que la dépense annuelle d'entretien des chemins soit limitée à une somme déterminée qui ne devrait pas dépasser la moyenne des dix années dernières et que l'exécution de la loi et le contrôle des dépenses soient confiés à un officier compétent nommé par le gouvernement.

Avec ces garanties, les syndics de la rive sud peuvent payer leur dette et même faire plus tard honneur à une partie de leurs engagements envers la rive nord.

Avant de terminer leurs observations sur les chemins de la rive sud, les soussignés croient devoir ajouter qu'il est démontré que le chemin de St. Nicolas ne paie pas en moyenne ses dépenses annuelles d'entretien ; dans les dix années dernières les dépenses sur ce chemin ont excédé le revenu de £993 2s. 0d. C'est une perte réelle, d'après l'opinion même des syndics.

Sous ces circonstances, les soussignés n'hésitent pas à recommander que ce chemin soit remis aux municipalités, ainsi que le pont d'Etchemin.

OBSERVATIONS.

Il ressort de ce qui précède que la plus grande partie des allégations des requêtes de certains porteurs de bons que les soussignés ont été chargés d'examiner, est corroborée par les faits.

Il est établi que les revenus des chemins à barrières de la rive nord ne suffisent pas pour permettre aux syndics de faire face aux obligations que la législature leur a imposées et que leur dette envers les porteurs de bons s'élève à la somme de £124,782 de capital et à £14,995. 13s. 4d. d'intérêts dus.

Il reste donc à examiner :

- 1.—Quelle est la nature de la créance des porteurs de bons,
- 2.—Quelles sont les causes des embarras financiers des syndics des chemins à barrières de la rive nord de Québec,
- 3.—Quel remède il serait possible et opportun d'y apporter.

I.—Nature de la créance des porteurs de bons.

La position des porteurs de bons vis-à-vis du gouvernement, ou la nature de leur créance, doit se déterminer par la position des syndics vis-à-vis du gouvernement et par la nature du syndicat lui-même. L'ordonnance, 4 Vic., ch. 17, autorise la nomination de syndics aux fins d'ouvrir, faire et tenir en bon état les chemins mentionnés dans cette ordonnance, mais ne leur donne pas la propriété de ces chemins ; ils n'en ont que l'administration.

La section 3 donne aux syndics le pouvoir " d'acquérir des propriétés et des biens meubles et immeubles qui étant ainsi acquis appartiendront à Sa Majesté pour les usages publics de la province, sujets à la direction des syndics aux fins de cette ordonnance.

La section 29 ordonne qu'il sera rendu compte (par les syndics) de la due application de tous les *fonds publics* dont la dépense ou la réception est autorisée par les présentes, à Sa Majesté, ses héritiers, etc., de telles manière et forme qu'il plaira à Sa Majesté, ses héritiers et successeurs l'ordonner.

La section 37 statue que les syndics soumettront des comptes détaillés de tous les argents par eux perçus et dépensés, sous l'autorité de cette ordonnance, appuyés de pièces justificatives, et aussi des rapports détaillés de tous leurs actes et procédés sous la dite autorité, devant tel officier, en-tel temps et de telle

manière et forme, et ils les publieront de telle manière, aux frais des syndics, ainsi qu'il plaira au Gouverneur l'ordonner.

L'acte 20 Vic., ch. 125, section 14, décrète que "les syndics qui seront nommés en vertu du présent seront considérés comme officiers *responsables*, de *deniers publics* sous l'acte pour assurer l'audition plus efficace des comptes publics, et ils mettront leurs comptes devant le bureau d'audition, dans la forme et aux époques et avec les pièces justificatives que le dit bureau prescrira, et seront sujets à toutes les dispositions du dit acte."

En vertu des dispositions ci-dessus, les chemins et les travaux faits sont des travaux publics et les péages perçus aux barrières sont les deniers de Sa Majesté et comme tels sont insaisissables; les tribunaux l'ont décidé ainsi.

Les syndics ne sont donc que les administrateurs nommés par le gouvernement pour administrer les revenus que la loi appelle "revenus publics." Les syndics n'étant ainsi que des administrateurs du gouvernement qui les nomme, les obligations qu'ils contractent sont les obligations du gouvernement, mais payables à même une certaine branche du revenu public indiquée par la loi, et cette branche du revenu public est formée des péages recueillis aux barrières de péages.

Quant à la question de savoir si la législature, en indiquant un fonds à même les revenus duquel les bons dont elle autorisait l'émission seraient payés, s'engageait par là même à rendre le revenu de ce fonds suffisant pour faire face aux obligations qu'elle autorisait; et si, en cas d'insuffisance de ce fonds, elle devait solder cette dette sur les revenus généraux de la province, les soussignés ne veulent émettre aucune opinion; ils prennent la liberté de renvoyer au savant mémoire de Son Honneur le Juge A. Stuart, l'un des porteurs de bons (page 4 et suivantes), qui accompagne le présent rapport.

Pour les soussignés, il suffit de constater que la créance des porteurs de bons est une créance contre le gouvernement, payable à même une source de revenus indiquée.

II.—Causes des embarras financiers des syndics des chemins à barrières de la rive nord.

On assigne plusieurs causes à l'embarras financier dans lequel se trouvent les affaires des syndics des chemins à barrières de la rive nord. Les soussignés vont les examiner successivement, et assigner à chacune leur mérite intrinsèque.

Les signataires des requêtes mentionnées plus haut se plaignent de la variation des taux imposés par la législature comme ayant affecté le revenu des chemins à barrières, et l'une des causes des embarras actuels des affaires du syndicat.

Il est vrai qu'en 1845 et en 1846, les taux ont été diminués d'une manière préjudiciable aux intérêts du syndicat, mais les porteurs actuels de bons, en tant qu'ils veulent se servir de cette raison, ne peuvent se plaindre de cette variation, car le gouvernement a payé en 1853 les porteurs de bons auxquels cette oscillation portait préjudice, soit—£36,882.

De 1846 à 1855, les taux n'ont pas varié, et en 1855, ils n'ont varié qu'en faveur des porteurs de bons; et depuis 1855 ils ont toujours été les mêmes. Or, tous les bons qui sont actuellement dûs par les syndics de la rive nord ont été émis depuis 1849. Ils ne peuvent donc pas arguer de cette raison, puisqu'ils connaissaient les taux lorsqu'ils ont reçu les bons; il faut admettre que, quoique la dépréciation des bons actuels ne soit pas due à cette variation, elle a néanmoins causé au syndicat de grandes pertes.

Les signataires des requêtes en question se plaignent aussi du déplacement de temps à autre de la barrière St. Valier, comme ayant été une cause de diminution du revenu à cette barrière, mais il est prouvé que ce déplacement s'est fait dans l'intérêt du syndicat, et qu'il n'a produit aucune diminution dans le revenu et que ce déplacement était nécessité par suite de l'agrandissement de St. Sauveur et l'établissement de nouvelles rues qui eussent exigé sans ce déplace-

ment le paiement d'un nombre de gardiens considérable, ce qui eût absorbé le revenu de cette barrière.

Les vrais motifs de plainte de la part des porteurs actuels de bons, sont les suivants :

1. L'interversion de préséance de certains bons d'une émission subséquente, qui étaient préférés à ceux d'une émission antérieure ; 2. l'établissement de chemins coûteux dans des endroits reculés qui n'ajoutaient rien au revenu du syndicat, mais augmentaient sa dette outre mesure ; 3. le privilège accordé à W. J. Bickell de bâtir un pont en dedans des limites même jusqu'où s'étendait le privilège des Syndics ; 4. la dette de la rive sud imposée aux syndics de la rive nord.

Examinons successivement le mérite de ces motifs de plainte.

I.—*Interversion de préséance des bons.*

Par le tableau du rang des bons, page 11 de ce rapport, l'on voit que le rang de certains bons a été interverti par la loi. Il est inutile de faire des commentaires à ce sujet, il suffit de signaler l'existence de ces interventions pour juger de l'influence pernicieuse qu'elles ont eue sur le crédit du syndicat et de l'injustice faite par la législature aux porteurs de bons.

II.—*Etablissement de chemins coûteux dans des endroits reculés qui n'ajoutaient rien au revenu du syndicat mais augmentaient sa dette outre mesure.*

Si les taux de péages fussent demeurés proportionnés à la longueur des chemins tels qu'établis par l'ordonnance 4 Vic., ch. 17, l'addition de chemins nouveaux aurait été moins préjudiciable aux intérêts du syndicat, et on aurait probablement été moins empressé à demander que de nouveaux chemins fussent mis sous la direction du syndicat. Mais ce mode d'établir les taux à payer ayant été changé et les taux ayant été considérablement diminués par l'acte 8 Vic., ch. 55 et par l'acte 9 Vic., ch. 68, et les taux ne variant plus avec la longueur des chemins macadamisés, des demandes affluèrent de toutes parts aux fins d'obtenir que l'entretien des chemins de peu d'importance et de simples routes fussent mis à la charge du syndicat. Ces demandes furent accordées dans un grand nombre de cas. Comme les charges augmentaient à mesure que de nouveaux chemins étaient mis sous leur direction par les différents actes du parlement qui ne pourvoient pas à l'augmentation du revenu, les syndics crurent devoir faire des représentations à l'exécutif : le 23 juillet 1853, une lettre fut adressée à l'Hon. A. N. Morin, alors secrétaire provincial, lui exposant les difficultés dans lesquelles les mettaient ces différents actes du parlement, et l'impossibilité de payer les bons qu'ils devaient émettre en vertu de ces nouvelles lois ; et par lettre de l'Hon. A. N. Morin, en date du 10 août 1853, les syndics furent informés qu'ils devaient donner effet aux dispositions de la loi aussitôt que possible. Une autre lettre du 27 octobre 1854, sur le même sujet, adressée à l'Hon. P. J. O. Chauveau, alors secrétaire provincial, demeura sans réponse. Les syndics furent donc forcés de continuer des travaux qui ne devaient rien ajouter au revenu, mais augmenter les dépenses d'entretien. Enfin, en 1860, la législature intervint et déclara que les syndics ne devaient plus faire de chemins nouveaux, et ceux qui n'étaient pas alors macadamisés demeurèrent à la charge des municipalités. Telle est la nature de cette cause d'embarras.

III.—*Pont Bickell.*

La troisième source d'embarras réelle est l'abandon du projet original du législateur de faire disparaître tous les intérêts rivaux et opposés à ceux du syndicat pour faire revivre celui de former des compagnies privées dont les intérêts seraient en conflit avec ceux de ce même syndicat. En effet, la législation des chemins à barrières nous fait voir qu'à deux reprises différentes la législa-

ture est intervenue et a forcé les syndics des chemins à barrières de Québec d'acheter le pont Dorchester et le pont Montmorency ; et en outre, elle mit sous leur direction le pont du Cap Rouge et le pont d'Etchemin, afin que les syndics fussent seuls en possession d'un réseau de chemins où personne ne pût leur faire compétition et nuire à leur privilège. Ils pouvaient ainsi veiller plus efficacement à la perception du revenu des chemins et atteindre plus aisément ceux qui auraient tenté d'éviter les barrières de péages.

Le privilège accordé à William John Bickell par l'acte 29 et 30 Vic., ch. 108, vint rompre ce réseau. Des intérêts privés prévalurent alors sur les intérêts du syndicat, et le pont fut bâti.

Aussitôt que ce pont fut ouvert à la circulation, les syndics des chemins à barrières de Québec furent obligés d'établir trois barrières préventives pour protéger leur revenu, deux sur le chemin de Charlesbourg et une sur le chemin St. Charles nord, et de payer trois gardiens ; ce qui occasionne une dépense d'environ six cents piastres par année. Il est vrai qu'en vertu de la sec. 16 de l'acte 29 et 30 Vic., ch. 108, qui permet l'érection de ce pont, il est statué que le propriétaire du pont Bickell devait payer les frais d'une barrière préventive dans le voisinage du pont ; mais comme il en fallait plus d'une pour se protéger, les syndics n'ont pas fait payer cette barrière à M. Bickell ; ils ne le pouvaient pas d'ailleurs, parce qu'elle ne se trouvait pas dans le voisinage du pont, une barrière dans le voisinage du pont étant impossible vu la disposition des lieux. Il est à propos de faire observer en passant que le pont Bickell, loin d'avoir atteint les vues de son propriétaire qui étaient de favoriser le village de Stadacona et d'en faciliter le développement, a aggravé la position des habitants de ce village ; car autrefois, ils payaient comme les autres pour entrer dans Québec, mais au moins s'ils gagnaient la campagne, ils jouissaient gratis de l'amélioration des chemins ; au lieu qu'aujourd'hui, de quelque côté qu'ils se dirigent pour sortir de leur village, par suite de ces barrières préventives, ils sont obligés de payer des taux.

IV.—*Dette de la rive sud imposée aux syndics de la rive nord.*

De toutes les causes de l'embarras financier des syndics de la rive nord, la plus sérieuse est sans contredit la mise à la charge des syndics de la rive nord de toutes les obligations de la commission conjointe, tandis que les deux rives avaient profité des améliorations qui avaient créé cette dette ; c'est l'acte 20 Vic., ch. 125, sect. 5 qui consacre cette iniquité. Il est vrai qu'il y est statué que les syndics de la rive sud verseront entre les mains des syndics de la rive nord le surplus de leurs revenus, après paiement de toutes leurs dettes et obligations et de l'entretien de leurs chemins. Mais c'était une disposition illusoire, car loin de verser entre les mains des syndics de la rive nord un surplus de revenu, ils n'ont pas même payé les bons qu'ils avaient autorité d'émettre après la division des syndicats, et qui avaient la préférence sur tous ceux alors émis par les syndics des chemins à barrières de Québec sur les péages du sud. Les porteurs des bons actuels perdaient par là une partie de leur garantie en perdant le revenu des chemins du sud, et les syndics de la rive nord voyaient mettre à leur charge une dette trop lourde pour qu'ils pussent la payer et même en payer les intérêts, quand alors ils n'avaient pas assez de revenus pour faire face aux intérêts de leur propre dette.

CONCLUSIONS.

Il serait inutile de se répandre en récriminations à propos de l'état de choses qui a été signalé plus haut ; ce sont des faits accomplis. Laisser subsister plus longtemps cet état de choses serait porter un coup fatal au syndicat, et par là même faire perdre à un certain nombre de porteurs de bons la plus grande partie d'une créance légitime. Mais que convient-il de faire dans les circonstances pour arriver à un règlement des difficultés ?

Les soussignés soumettent humblement à ce sujet les considérations qui vont suivre :

En 1862, un comité fut nommé par le parlement pour examiner la position qui avait été faite au syndicat de la rive nord par l'acte de 1857 qui met à sa charge les sommes dépensées sur les chemins de la rive sud. Ce comité, dans son rapport, recommandait que le gouvernement se chargeât de la dette de £40,000 et rachetât les bons de cette émission à un escompte de 25 pour cent. Considérant la position faite par la législation ci-dessus citée aux porteurs de bons, les soussignés ne seraient pas prêts à proposer un arrangement qui tendrait à leur faire perdre une partie de leur créance.

Le même rapport recommandait de remettre aux municipalités les chemins suivants, savoir :

La partie du chemin du Foulon, située au delà de Kilmarnock,
 Le chemin du Belvédère,
 Le chemin de Holland,
 Le chemin de St. Charles, nord,
 Le chemin de Champigny, est.
 Le chemin de St. Gabriel,
 La partie du chemin de l'Ormière, située au-delà de l'église de
 St. Ambroise,
 Le chemin de St. Clair,
 Le chemin de Valcartier,
 Le chemin de St. Joseph,
 Le chemin Smith et
 La partie du chemin de Charlesbourg, située au-delà de l'église.

Les soussignés ne sauraient recommander la remise de tous ces chemins : pour quelques-uns d'entre-eux, tel que le chemin St. Charles nord, le remettre serait détruire le réseau des chemins macadamisés, et ouvrir une voie qui servirait à faire éviter la barrière de péage, surtout en hiver lorsqu'il est si facile d'arriver à Québec sans toucher aux chemins macadamisés. Car il ne faut pas oublier que les barrières de précaution ne peuvent être placés que sur les chemins qui sont sous la charge des syndics ; quant à certains autres chemins, l'économie qui pourrait être effectuée par leur remise serait peu sensible, vu le coût modique de leur entretien.

S'il y avait des chemins à abandonner, ce ne pourrait être que les chemins suivants, à raison de leur peu d'utilité, savoir :

Le chemin de Holland,
 La route de l'Eglise Ste. Foye,
 Le chemin de St. Gabriel et
 La partie du chemin du Foulon, située au-delà de Kilmarnock.

Les soussignés croient qu'il serait avantageux au syndicat d'abandonner le pont et la côte du Cap-Rouge qui ne paient pas les dépenses de leur entretien et ne forment pas partie du réseau de chemins dont il est question.

Ces retranchements diminueraient légèrement les dépenses, mais ne suffiraient pas pour faire face aux exigences du moment!

L'augmentation des taux serait peut-être un moyen d'augmenter les revenus pour l'avenir, mais cette mesure, tout en étant impuissante à rétablir l'équilibre dans les finances du syndicat et à acquitter une dette maintenant exigible, laisserait subsister l'anomalie de l'emploi des revenus des chemins de la rive nord pour payer les dépenses faites sur la rive sud. De plus, vos commissaires ne croient pas devoir aviser une augmentation dans les taux qui sont déjà élevés et qui gênent assez la circulation pour ceux que leurs affaires appellent à sortir des limites de la ville et de la banlieue, ou à y entrer.

La cause principale de l'embarras financier du syndicat de la rive nord est

l'imposition de la dette de la rive sud. Tant que cet état de choses subsistera, les syndics de la rive nord ne pourront pas surmonter les difficultés financières du moment. Les soussignés ne sauraient donc recommander avec trop d'insistance la cessation immédiate de l'emploi des revenus des chemins de la rive nord pour payer l'intérêt des sommes dépensées sur la rive sud. Mais qui paiera cette partie de dette du syndicat de la rive nord ? Peut-elle être mise à la charge de la rive sud ? Les soussignés sont d'avis qu'elle ne pourrait pas l'être efficacement, car il serait impossible de prélever ce montant sur la rive sud au moyen des péages. Nul doute qu'avec une direction soigneuse et en faisant disparaître quelques abus dans l'administration du syndicat des chemins à barrières de la rive sud, on ne parvienne à obtenir un revenu satisfaisant qui, avec les années, suffira peut-être à rembourser une partie de cette somme ; mais une nouvelle organisation, quelque efficace et profitable qu'on la suppose, ne saurait donner un profit immédiat qui pût faire face aux présentes difficultés.

Tous les moyens signalés plus haut seraient donc impuissants à acquitter la dette des syndics de la rive nord, qui s'élève à la somme de £139,777. 13s. 4d., sans compter la dette de £3,000 due au gouvernement de cette province.

Le seul moyen propre à éteindre cette dette qui se présente à l'esprit des soussignés, est une avance du gouvernement remboursable sur les revenus du syndicat de la rive nord, lorsque les finances seront rétablies.

Cette avance pourrait se faire de deux manières : par le rachat immédiat des bons en capital et intérêts, ou par une avance annuelle suffisante pour acquitter les intérêts et créer un fonds de réserve qui permettrait aux syndics de racheter les bons graduellement.

Dans le second cas, voici comment la dette pourrait être acquittée.

Pour payer les arrérages d'intérêts échus, se montant à £14,995. 13s. 4d., vos commissaires proposeraient la remise aux syndics des £14,500 de bons détenus par le gouvernement, avec pouvoir aux syndics d'émettre un montant égal de nouveaux bons portant intérêt et divisibles suivant le montant d'intérêt dû à chacun des porteurs de bons. La balance des intérêts se paierait sur les argents en la possession des syndics.

Il reste à faire face au capital.

La moyenne des dépenses annuelles durant les dix dernières années a été de £5,911. 14s. 9d. Les intérêts payables annuellement sur le montant total des bons échus (£124,782. 0s. 0d.), seraient de £7,486. 0s. 0d., ce qui ferait une dépense annuelle de £13,397. 14s. 9d.

Comme les syndics ont en perspective de grandes dépenses, tant sur les ponts que sur les chemins qui ont besoin d'être rempierrés, les soussignés n'ont pas cru devoir mettre la moyenne de la dépense annuelle future à un chiffre moins élevé que celle de la moyenne des dix dernières années.

La moyenne des revenus des dix dernières années est de £11,122. 0s. 1d., ce qui laisse un découvert de £2,275. 14s. 8d.

Pour que la confiance publique renaisse dans l'institution des chemins à barrières, il faut un fonds de réserve pour permettre aux syndics de racheter les bons émis, et ce fonds de réserve devrait être de deux mille louis par année au moins. Sans ce fonds de réserve les syndics ne pourront sortir d'embarras et réparer leur crédit.

Une avance annuelle de £5,000 du gouvernement, (somme qui ne serait guère plus que l'intérêt des sommes payées par les syndics de la rive nord pour la rive sud) ferait face à toutes les exigences, et leur permettrait de subvenir à leurs dépenses, de payer leurs intérêts, et de créer le fonds de réserve dont il est fait mention plus haut, d'au moins £2,000 par année, qui servirait à racheter les bons suivant leur rang ; elle pourvoirait même à l'éventualité d'une augmentation imprévue dans les dépenses.

Pour assurer le succès de ce projet, il faudrait que les dépenses fussent limitées par la loi à la moyenne des dix dernières années ; moyenne qui ne pourrait être dépassée qu'en vertu d'un ordre du lieutenant-gouverneur en conseil, et seulement dans des cas d'urgence et après le paiement des deux mille louis du fonds de réserve.

Le surplus du revenu et de l'avance annuelle formerait un fonds spécial, ce fonds devant, s'il n'est pas employé à des dépenses urgentes ou imprévues, d'après un ordre du lieutenant-gouverneur, dans les cas prévus plus haut, être réuni à la fin de chaque année au fonds de réserve et employé au rachat des bons.

Dans le cas où ce projet serait adopté, la direction générale des finances devrait être confiée à un officier du département des travaux publics, qui serait de plus chargé de veiller à l'exécution de la loi, et sans l'assentiment duquel aucune dépense importante ne pourrait se faire. Les soussignés considèrent cette nomination comme une condition essentielle du succès du plan suggéré, et ils croient que sans cette condition le projet perdrait la plus grande partie de sa valeur.

Le tout néanmoins humblement soumis.

Québec, 4 décembre 1875.

(Signé.)

ED. JOS. DEBLOIS,

P. MACKAY,

JOS. A. DEFOY,

Commissaires.

TABLEAU No. 1.

Péages autorisés par la 4e. Vic., ch. 17.

SUR LE CHEMIN ST. LOUIS OU LA GRANDE ALLÉE.

	s.	d.
Pour chaque wagon, charrette, chariot ou autre voiture à roues pour le transport de charges, dont les roues ont 5 pouces de bande au plus en largeur, mesure anglaise, tiré par un ou deux chevaux ou autres bêtes, s'il est chargé en tout ou en partie, la somme de.....	0	6
Et s'il n'est pas chargé, la somme de.....	0	4
Et pour chaque tel wagon, charrette ou charriot dont les bandes de roues auront une largeur moindre que 5 pouces et pas moindre que 2½ pouces, mesure anglaise, tiré comme susdit, s'il est chargé en tout ou en partie, la somme de.....	0	8
Et s'il n'est pas chargé, la somme de.....	0	6
Et pour chaque wagon, charrette ou chariot dont les bandes de roues auront une largeur moindre que 2½ pouces, tiré comme ci-dessus, s'il est chargé en tout ou en partie, la somme de.....	1	0
Et s'il n'est pas chargé, la somme de.....	0	8
Et pour chaque autre bête ou cheval additionnel à tout tel wagon, charrette ou chariot ci-dessus mentionnés, la somme de.....	0	4
Pour chaque coche, diligence, gig, calèche, denet, charrette à ressorts ou autre voiture à roues (autres que wagons, charrettes ou chariots ci-dessus mentionnés, dont les bandes de roues auront 2½ pouces ou plus de largeur, tiré par un cheval, la somme de.....	0	8
Et pour chaque tel coche, diligence, gig, calèche, denet, charrette à ressorts ou autre voiture à roues (autres que wagons, charrettes, et chariots de la description ci-dessus mentionnée) dont les bandes de roues auront moins de 2½ pouces en largeur, mesure anglaise, tiré comme susdit, la somme de.....	1	0
Et pour chaque cheval additionnel à tel coche, diligence, gig, calèche, denet, charrette à ressorts ou autres voitures à roues, la somme de.....	0	4

	s.	d.
Pour chaque traîneau, traîne, drag, berline, cariole ou autre voiture d'hiver quelconque, tiré par un cheval ou autre bête, la somme de.....	0	4
Et pour chaque cheval additionnel, la somme de.....	0	2
Pour chaque cheval, jument, hongre, avec un cavalier, la somme de.....	0	4
Pour chaque cheval, jument, hongre, âne, mulet, bœuf, vache et tête d'autre gros bétail non employé à tirer, la somme de.....	0	5
Pour moutons, cochons, porcs, par troupeaux de 20, au taux de.....	0	2

TABLEAU No. 2.

Péages autorisés par la 4e. Vic.. ch. 21.

(PONT DU CAP-ROUGE.)

	s.	d.
Pour chaque voiture à quatre roues, tirée par trois ou quatre chevaux ou autres bêtes de somme.....	0	10
Pour chaque telle voiture tirée par deux chevaux ou autres bêtes de somme.....	0	6
Pour chaque telle voiture tirée par un cheval ou autre bête de somme.....	0	5
Pour chaque voiture à deux roues, tirée par deux chevaux ou autres bêtes de somme, l'un devant l'autre.....	0	5
Pour chaque telle voiture tirée par deux chevaux ou autre bête de somme, de front.....	0	4
Pour chaque telle voiture tirée par un cheval ou autre bête de somme.....	0	3
Pour chaque voiture d'hiver, sans roues, tirée par trois ou par quatre chevaux ou autres bêtes de somme.....	0	8
Pour chaque telle voiture ou véhicule, tirée par deux chevaux ou autres bêtes de somme, l'un devant l'autre.....	0	5
Pour chaque telle voiture ou véhicule tirée par deux chevaux ou autres bêtes de somme, de front.....	0	4
Pour chaque telle voiture ou véhicule tirée par un cheval ou autre bête de somme.....	0	3
Pour chaque jument, cheval, mulet ou âne et tout cavalier monté sur eux.....	0	1½
Pour chaque cheval, jument, mulet ou âne, sans cavalier, et pour chaque taureau, vache ou tête de bête à cornes ou gros bétail..	0	1
Pour chaque cochon, chèvre, mouton, veau ou agneau.....	0	1
Pour chaque personne passant sur le dit pont à pied, et pour chaque personne au-delà de cinq dans toute voiture tirée par quatre chevaux ou autres bêtes de somme, ou au-delà de trois dans une voiture tirée par moins de quatre chevaux ou autres bêtes.....	0	0½

TABLEAU No. 3.

Cédule des péages autorisés par la 8e Vic., ch. 55.

	s.	d.
Pour chaque carosse ou autre voiture privée, à quatre roues, couverte ou demi couverte, et ouverte, tirée par deux chevaux ou autres bêtes.....	0	8

	s.	d.
Pour chaque bête ou cheval additionnel.....	0	2
Pour chaque voiture privée, à quatre roues, découverte, tirée par deux chevaux ou autres bêtes.....	0	6
Pour chaque bête ou cheval additionnel.....	0	2
Pour chaque gig, calèche, dennet, charrette à ressorts, ou autre voiture privée, à deux roues, tirée par un cheval ou autre bête..	0	5
Pour chaque bête ou cheval additionnel.....	0	2
Pour chaque wagon, chariot, charrette ou autre voiture, pour transport de charges et non pour louage, à quatre roues, et tirée par deux chevaux ou autres bêtes.....	0	4
Pour chaque bête ou cheval additionnel.....	0	1
Pour chaque telle charrette ou autre voiture à deux roues, pour transporter des charges et non pour louage, tirée par un seul cheval ou autre bête, comprenant toutes voitures à deux roues appartenant aux cultivateurs ordinaires.....	0	3
Pour chaque traineau, traine, <i>drag</i> , berline ou autre voiture d'hiver, tirée par un seul cheval ou autre bête.....	0	2
Pour chaque bête ou cheval additionnel.....	0	1
Pour chaque cheval, jument hongre, âne, mulet, bœuf, vache et tête d'autre gros bétail, non employé à tirer.....	0	1
Pour chaque cheval, jument, hongre, âne ou mulet, avec un conducteur.....	0	2
Pour chaque vingt moutons, agneaux, cochons ou porcs.....	0	5
Pour chaque voiture de <i>stage</i> , diligence, voiture légère, <i>caravan</i> , wagon de <i>stage</i> ou autre voiture de diligence, pour le transport des passagers, à quatre roues, et tirée par un cheval ou autre bête de somme.....	0	6
Pour chaque bête ou cheval additionnel.....	0	2
Pour chaque gig, calèche, dennet, charrette à ressorts, ou autre voiture pour le transport de passagers, avec deux roues, tirée par un seul cheval ou autre bête de somme.....	0	5
Pour chaque bête ou cheval additionnel.....	0	1
Pour chaque wagon, chariot, charrette ou autres voitures pour passagers ou effets et transportant pour gain, ou transportant des pierres, avec quatre roues, et tiré par deux chevaux ou autres bêtes de somme.....	0	5
Pour chaque charrette ou autre voiture, pour transporter des passagers ou effets, ou transportant des pierres, avec deux roues, et tirée par un seul cheval ou autre bête de somme.....	0	4
Pour chaque bête ou cheval additionnel.....	0	1

TABLEAU No. 4.

Cédule des péages autorisés par la 9e Vic. ch. 68.

	s.	d.
Pour chaque carrosse ou autre voiture tirée par un seul cheval ou autre bête.....	0	6
Pour chaque cheval ou bête additionnel.....	0	2
Pour chaque gig, calèche, cab ou omnibus à deux roues, tiré par un seul cheval ou autre bête.....	0	5
Pour chaque cheval ou bête additionnel.....	0	2
Pour chaque charrette à ressorts, charrette ou autre voiture à deux roues, autre que celles ci-dessus mentionnées, tirée par un seul cheval ou autre bête.....	0	3
Pour chaque cheval ou bête additionnel.....	0	2

	s.	d.
Pour chaque sleigh, traine, berline de travail, (<i>drag</i>), ou autre voiture d'hiver, tirée par un seul cheval ou autre bête.....	0	2
Pour chaque cheval ou bête additionnel.....	0	2
Pour chaque cheval, jument, cheval hongre, âne ou mulet, avec un cavalier.....	0	1
Pour chaque cheval, jument, cheval hongre, âne, mulet, bœuf, vache et par tête de tout autre gros bétail.....	0	1
Pour chaque vingt moutons, agneaux, cochons ou porcs.....	0	5

TABLEAU No. 5.

Péages autorisés par la 52e Geo. III, ch. 17, exigibles au pont Montmorency.

	s.	d.
Pour chaque coche ou autre voiture à quatre roues, chargé ou non chargé, avec le conducteur et quatre personnes ou moins, tiré par deux chevaux ou plus, ou autres bêtes de somme.....	1	3
Pour chaque chaise, calèche, phaéton à deux roues, ou cariole, ou autre voiture de cette nature, chargée ou non chargée, avec le cocher et deux personnes ou moins, tirée par deux chevaux ou autres bêtes de somme.....	0	4
Et si elle est tirée par un cheval ou autre bête de somme.....	0	3
Pour chaque charette, traîneau, ou autre voiture de cette nature, chargée ou non chargée, tirée par deux chevaux, bœufs ou autres bêtes de somme, avec le cocher.....	0	4
Et si elle est tirée par un cheval ou autre bête de somme.....	0	3
Pour chaque personne à pied.....	0	0½
Pour chaque cheval, jument, hongre, mulet ou autre bête de somme, chargée ou non chargée.....	0	2½
Pour un cheval et son cavalier.....	0	2
Pour chaque taureau, bœuf, vache et toute autre bête à cornes, ou gros bétail.....	0	1½
Pour chaque cochon, mouton, veau et agneau.....	0	1

TABLEAU No. 6.

Cédule des péages établis par l'acte 18 Vic., ch. 160.

	s.	d.
Pour chaque voiture ou véhicule à quatre roues, tirée par un cheval ou autre animal.....	0	9
Pour chaque cheval additionnel ou autre animal.....	0	3
Pour chaque voiture ou omnibus fait pour contenir au-dessus de six et non au-dessus de seize passagers, en allouant un espace de dix-huit pouces pour chaque personne.....	2	6
Pour chaque voiture ou omnibus transportant au-dessus de seize passagers.....	3	4
Pour chaque gig, calèche, cab ou omnibus, à deux roues, transportant moins de six passagers, tiré par un cheval ou autre animal.....	0	8
Pour chaque cheval ou animal additionnel.....	0	3
Pour chaque charrette à ressorts, charrette ou autre voiture à deux roues, autres que celles ci-dessus mentionnées, tirée par un cheval ou autre animal.....	0	6

	s.	d.
Pour chaque cheval ou animal additionnel.....	0	3
Pour chaque sleigh, traine, traineau, berline ou autre voiture d'hiver, tiré par un cheval ou autre animal.....	0	6
Pour chaque cheval additionnel ou autre animal.....	0	3
Pour chaque cheval, jument, cheval hongre, âne ou mule avec son cavalier.....	0	4
Pour chaque cheval, jument, cheval hongre, âne ou mule ou vache et toute autre bête à cornes.....	0	2
Pour chaque troupeau de vingt moutons, agneaux, cochons ou pourceaux.....	0	10

TABLEAU No. 7.

Péages prélevés au pont Dorchester.

	s.	d.
Pour chaque voiture ou véhicule à quatre roues, tiré par un cheval ou autre animal.....	1	1½
Pour chaque cheval additionnel ou autre animal.....	0	4½
Pour chaque voiture ou omnibus fait pour contenir au-dessus de six et non au-dessus de seize passagers, en allouant un espace de dix-huit pouces pour chaque personne.....	3	9
Pour chaque voiture ou omnibus transportant au dessus de seize passagers.....	5	0
Pour chaque gig, calèche, cab ou omnibus, à deux roues, transpor- tant moins de six passagers, tiré par un cheval ou autre animal.	1	0
Pour chaque cheval ou animal additionnel.....	0	4½
Pour chaque charrette à ressorts, charrette ou autre voiture à deux roues, autres que celles ci-dessus mentionnées, tirée par un cheval ou autre animal.....	0	9
Pour chaque cheval ou animal additionnel.....	0	4½
Pour chaque sleigh, traine, traineau, berline ou autre voiture d'hiver, tiré par un cheval ou autre animal.....	0	9
Pour chaque cheval additionnel ou autre animal.....	0	4½
Pour chaque cheval, jument, cheval hongre, âne ou mule, avec son cavalier.....	0	6
Pour chaque cheval, jument, cheval hongre, âne, mule, ou vache et toute autre bête à cornes.....	0	3
Pour chaque troupeau de vingt moutons, agneaux, cochons ou pourceaux.....	1	3

TABLEAU No. 8.

BONS émis par les syndics des chemins à barrières de Québec, depuis la passation de l'ac.c 12 Vict., ch. 115.

Emprunt autorisé.	Montant émis.	Autorité.	Fins pour lesquelles les bons sont autorisés.	A quelle époque émis.	A quelle époque payable.	Intérêts payés.	Date des paiements.	4 années d'arrérages d'intérêts dus le 30 juin 1875.
						£ s. d.		£ s. d.
£25,000	£25,000	12 V., c. 115.....	Pour acheter le pont Dorchester et construire divers chemins	Entre le 1er Oct. 1850 et le 24 Nov. 1852.....	Entre le 1er Oct. 1860 et le 24 Nov. 1862,.....	35,765.11. 8	30 juin 1875..	
15,000	15,000	14-15 V., c. 132...	Pour mettre à effet l'acte 12 V., c. 115, et pour construire deux autres chemins.	Entre le 20 Avril 1852 et le 10 Avril 1855.....	Entre le 20 Avril 1862 et le 10 Avril 1865.....	19,639.13. 2	do	
5,000	5,000	14-15 V., c. 133...	Pour acheter et reconstruire le pont Montmorency	Entre le 1er Mai 1852 et le 9 Oct. 1858.....	Entre le 1er Mai 1867 et le 9 Oct. 1873.....	6,414.17. 4	do	
30,000	29,982	16 V., c. 235, s. 7.	Pour construire et compléter certains chemins	Entre le 22 Mars 1854 et le 1er Déc. 1859.....	Entre le 2 Mars 1869 et le 1er D ^c . 1874.....	28,124.15. 5	30 juin 1871..	7,075.13. 4
40,000	40,000	16 V., c. 235, s. 10.	Pour construire certains chemins sur la rive sud... ..	Entre le 8 Juin 1854 et le 9 Oct. 1858.....	Entre le 8 Juin 1869 et le 9 Oct. 1873.....	32,257.11. 5	do	7,440. 0. 0
4,500	4,300	20 V., c. 125, s. 8.	Pour réparer et reconstruire le pont Montmorency	Entre le 1er Janv. 1858 et le 1er Janvier 1859....	Entre le 1er Janv. 1873 et le 1er Janv. 1874.....	2,901. 5. 5	30 juin 1875.	
5,500	5,500	20 V., c. 125, s. 9.	Pour payer une réclamation de Chs. Rheaume et les intérêts dus en juillet 1857.	Entre le 13 Août 1857 et le 1er Janv. 1858 . .	Entre le 13 Août 1872 et le 1er Janv. 1873.....	1,867.10.11	30 juin 1871..	480. 0. 0
£125,000	£124,782					£126,871. 5. 4		£14,995.13. 4

TABLEAU No. 9.

SOMMES dépensées par les syndics des chemins à barrières de Québec sur le produit des bons émis.

Montant des bons.	Autorité.	Emploi du produit des bons.	Montant.
£25,000	12 Vic., ch. 115.....	Au paiement des entrepreneurs.....	£18,000
		A l'achat du pont Dorchester.....	7,000
			£25,000
15,000	14-15 Vic., ch. 132.....	Au paiement des entrepreneurs.....	£8,250
		A la banque de Montréal.....	1,500
		A diverses personnes.....	5,200
		Pour services de Notaire.....	50
			£15,000
5,000	14-15 Vic., ch. 133.....	Au paiement des entrepreneurs.....	£3,000
		A l'achat du pont Montmorency.....	2,000
			£5,000
29,982	16 Vic., ch. 235, sec. 7.....	Au paiement des entrepreneurs.....	£28,307
		A la banque de Québec.....	1,525
		Pour services de Notaire.....	150
			£29,982
40,000	16 Vic., ch. 235, sec. 10....	Au paiement des entrepreneurs.....	£27,300
		Au Receveur-Général.....	9,000
		A la banque de Montréal.....	1,100
		A l'achat de terrain.....	400
		A diverses personnes.....	2,000
		Pour services de Notaire.....	200
			£40,000
4,300	20 Vic., ch. 125, sec. 8.....	Au paiement des entrepreneurs.....	£2,650
		Au Receveur-Général.....	1,500
		A l'achat de terrain au pont Montmorency...	150
			£4,300
5,500	20 Vic., ch. 125, sec. 9.....	A Charles Rhéaume, entrepreneur.....	£2,000
		Au Receveur-Général.....	3,500
£124,782			£5,500

TABLEAU No. 10.

COMPTE des syndics de la rive nord pour sommes dépensées en rapport avec les chemins de la rive sud.

Pour la construction des chemins, achat de terrains, entretien, etc.....	£32,917. 7. 6
Proportion des salaires et dépenses casuelles.....	2,633 15. 6
Intérêts payés sur les bons.....	32,257.11. 5
	£67,808.17. 5
A déduire—péages de la rive sud, perçus par les syndics de Québec.....	£4,135.12. 3
	£63,673. 5. 2
A ajouter—4 ans d'intérêts dus sur les bons.....	7,440. 0. 0
Total.....	£71,113. 5. 2

TABLEAU No. 11.

BONS émis par les syndics des chemins à barrières de la rive sud, sous l'autorité de l'acte 20 Vic., ch. 125.

Montant.	Date des émissions.	Date du rachat.	Intérêts payés.	Date du dernier paiement des intérêts.	Arrérages d'intérêts.
£7,000	Entre le 1er Oct. 1857 et le 17 août 1859.....	Entre le 1er Oct. 1869 et le 17 Août 1871...	£6,486.13.0	30 juin 1875..	£471 4.0