

et à la décharge du Lac-Wolf, un pont solide de 166 pieds de long et de plus de 26 pieds de haut, sur piles en bois et avec tablier en bois dégrossi. Le pont et les ponceaux ont été faits de 18 pieds afin qu'ils fussent d'égale dimension avec le chemin lorsqu'il sera élargi par la corvée des colons.

La somme affectée à ce chemin était de 8900, et les travaux ont coûté 8785; ce qui laisse une balance de \$115 à appliquer à d'autres ouvrages.

Ces travaux ont été faits par un parti d'hommes employés au mois et dirigés par M. Benjamin Moore, d'Onslow, lequel, par son énergie et la grande expérience qu'il avait acquise dans la direction de grands chantiers dans les bois, a su faire produire en ouvrage la valeur de la somme dépensée.

L'amélioration du chemin de front, dans la partie inférieure de Pontiac, a été faite avec la somme de \$1000 affectée à ce chemin, qui part de la ligne de comté, entre Ottawa et Pontiac, et va jusqu'au Portage-du-Fort.

D'après un examen attentif et des renseignements, j'ai constaté la nécessité urgente qu'il y avait d'améliorer certaines parties du chemin dans Clarendon qui sont raboteuses et bourbeuses, et dans le township d'Onslow surtout, en bas de la Rivière-Quio, où il y avait environ quatre milles de chemin extrêmement mauvais, une partie de ces quatre milles passant sur un terrain rocheux et raboteux, et l'autre dans des terres bourbeuses, dont l'égouttement, etc., a nécessité de grands travaux. Cette partie de chemin a été pendant longtemps le principal obstacle à la communication par terre entre le comté de Pontiac et la cité d'Ottawa. La construction de plusieurs ponts sur le chemin de front dans la partie inférieure du township d'Onslow, était aussi très-nécessaire.

Ailleurs, et principalement dans le township de Bristol, j'ai trouvé que le chemin était en bon état, sans obstacle pour la circulation, et ne nécessitant par conséquent aucune dépense de la somme qui lui est affectée; mais les autres parties mentionnées étaient loin d'être dans la même condition. J'ai examiné ces chemins à une époque où les routes sont dans leur plus mauvais état.

À l'exception de l'amélioration d'un endroit dangereux, où le roc était à nu sur le chemin dans Clarendon, l'exécution de tous les travaux sur cette route dans ce township a été différée, non-seulement parce que la saison était trop avancée, mais aussi parce que l'on avait proposé de changer la direction d'une partie du chemin—changement qui paraissait judicieux, mais qui demandait à être examiné.

La dépense de la dernière saison s'est en conséquence bornée à l'amélioration de toutes les parties mauvaises du chemin dans Onslow, et à la construction des ponts déjà mentionnés.

Ces travaux ont aussi été faits par M. Benjamin Moore et son parti d'hommes, et il s'en est acquitté assez bien pour mériter les félicitations officielles du conseil municipal.

Les travaux ont été commencés au côté nord du pont de la Rivière-Quio, sur le No. 11 du 3^{me} rang d'Onslow, et ils consistaient dans l'amélioration d'endroits détériorés, en les exhaussant et asséchant, dans l'enlèvement des roches, le déblaiement des côtes, le creusement de près d'un mille de fossés, et d'un bon nombre de canaux couverts. Sur une côte, près de 300 tonnes de pierre ont été enlevées et en partie employées à des murs de soutènement. Il n'a été fait que 136 pieds de ponceaux, mais sur la partie inférieure du chemin l'on a construit sept ponts donnant ensemble une longueur de 464 pieds. Quelques-uns d'eux ont 11 pieds de haut, et tous sont faits très-solidement.

D'après mon compte jusqu'au 31 décembre dernier, la dépense totale faite en travaux sur les \$1000 affectées à ce chemin est de \$735—ce qui laisse une balance de \$265 pour travaux à faire dans Clarendon. (Voir l'aperçu ci-joint.)

Des personnes de Clarendon m'ont informé que sur environ 7 milles, entre le No. 8 et le No. 24 du dernier rang de ce township, où le chemin de front décrit une grande courbe et où le terrain est mauvais par endroits, la courbe pourrait être évitée en dirigeant le chemin presque en droite ligne entre le point ci-dessus et en le faisant passer sur le premier rang ou en arrière, sur un sol presque entièrement de sable et couvert de pins rouges brûlés,—ce qui le raccourcirait d'un mille. Le changement de direction de la ligne à cet endroit est fortement recommandé par quelques-uns des premiers colons, vu qu'en ce faisant le chemin serait toujours sec et n'aurait presque pas besoin d'être réparé, tandis que la ligne actuelle, qui passe sur un terrain argileux, sera toujours en mauvais état durant les temps pluvieux de l'automne. Ceux qui recommandent ce changement de direction disent