

Lorsque, après la confédération, on crut qu'il était judicieux d'entretenir ce chemin pour des fins militaires, un marché fut conclu avec M. Fraser, qui avait déjà un contrat pour le transport de la malles, pour réparer au besoin la section centrale du chemin ayant 82 milles de longueur, et la maintenir en bon état durant cinq ans, le prix du contrat étant de \$800 par an. Par un arrêté du conseil en date du 4 mai 1868, quatorze milles de chemin, depuis Sainte-Flavie jusqu'à l'habitation de Pierre Ouellet, furent abandonnés à la municipalité de Rimouski, et quatorze milles et demi depuis la résidence de Daniel Fraser, sur le 90ème mille, jusqu'à la traverse de Cross-Point, furent abandonnés à la municipalité de Bonaventure.

Lors de la construction du chemin de fer Intercolonial, une partie du chemin dont on vient de parler, d'à peu près trois milles de longueur près du confluent des rivières Métapédia et Ristigouche étant requise pour la construction de la chaussée du chemin de fer, fut transférée par arrêté du conseil aux commissaires de l'Intercolonial. Un nouveau tronçon de chemin dû être construit pour remplacer celui qui avait été ainsi transféré, et la dépense encourue à cet effet fut placée au compte de l'Intercolonial.

Le chemin fut fortement endommagé en 1867 par la crue extraordinaire de la rivière Métapédia. Une étendue de 35 arpents fut complètement brisée, seize ponceaux furent emportés, et le pont de Causapschal fut presque détruit. En juin 1870 un violent incendie ravagea une partie du chemin, qui passe presque en entier à travers une contrée inhabitée, et détruisit huit ponts, trois ponceaux et une grande quantité de garde-corps.

A l'achèvement de l'Intercolonial, ce chemin fut abandonné aux municipalités des différents endroits qu'il traverse.

Dépense totale depuis la confédération (y compris le chemin de Ristigouche) : pour la construction, \$34,048.43 ; pour l'entretien et les réparations, \$13,650.09.

CHEMIN DE PORT SAINT-LOUIS ET HUNTINGDON.—Ce chemin relie Port Saint-Louis, sur le lac Saint-François, avec Huntingdon, la distance entre ces deux points étant d'à peu près huit milles. Il fut primitivement construit par la compagnie du chemin de Huntingdon et du Lac Saint-François, formée en 1849, sous l'acte général autorisant la formation de compagnies pour construction de chemins. Lors de l'invasion fénienne, l'officier commandant l'armée de Sa Majesté en Canada, certifia que ce chemin devait être entretenu pour des fins militaires, et il fut en conséquence acheté de la compagnie, par arrêté du conseil en date du 9 avril 1869. Il fut ensuite complètement réparé, les dépenses totales ayant été de \$11,418.07 pour la construction et de \$570.18 pour l'entretien et les réparations.

Lorsqu'il ne fut plus requis, il fut abandonné aux autorités municipales.

CHEMIN DE LIVERPOOL ET ANNAPOLIS.—Ce chemin traverse la péninsule de la Nouvelle-Ecosse, et relie Annapolis, sur la Baie de Fundy, avec Liverpool, sur l'océan Atlantique.

CHEMINS D'YORK.—Les chemins connus sous ce nom ou sous celui de chemins de Toronto sont les suivants :—

1° Chemin de la rive du lac, allant de Toronto vers l'ouest jusqu'à la rivière Humber.....	4 milles.
2° York-Ouest, ou Dundas, depuis Toronto, en allant vers l'ouest, jusqu'à Springfield	16½ "
3° York-Est ou chemin de Kingston, depuis Toronto, en allant vers l'est, jusqu'au Moulin-Rouge.....	17 "
4° Rue Yonge, depuis Toronto, en allant vers le nord, jusqu'à Holland-Landing.....	33½ "
Total.....	70½ "

Le coût de ces chemins, d'après le rapport du commissaire des travaux publics pour 1867, page 514, a été de \$563,940.37.

Ils furent vendus à la municipalité des comtés-unis de York et Peel, le 4 avril 1867, pour \$72,500, avec une garantie collatérale au moyen de débentures payables à