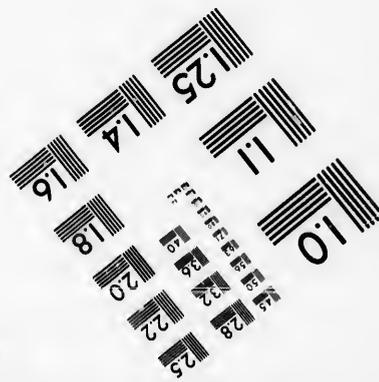
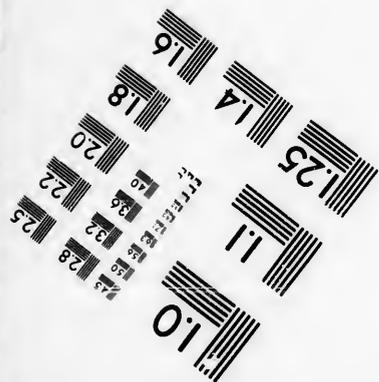
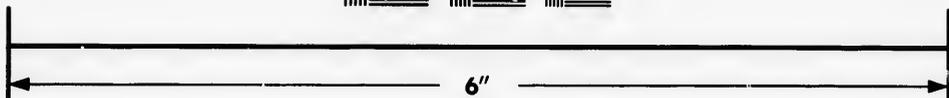
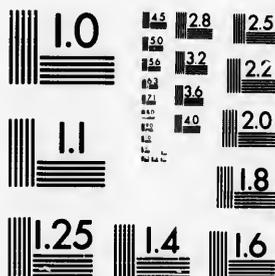


**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

**CIHM/ICMH
Microfiche
Series.**

**CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

© 1985

Technical and Bibliographic Notes/Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- Coloured covers/
Couverture de couleur
- Covers damaged/
Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated/
Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing/
Le titre de couverture manque
- Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black)/
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations/
Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material/
Relié avec d'autres documents
- Tight binding may cause shadows or distortion
along interior margin/
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la
distortion le long de la marge intérieure
- Blank leaves added during restoration may
appear within the text. Whenever possible, these
have been omitted from filming/
Il se peut que certaines pages blanches ajoutées
lors d'une restauration apparaissent dans le texte,
mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont
pas été filmées.
- Additional comments:/
Commentaires supplémentaires:

- Coloured pages/
Pages de couleur
- Pages damaged/
Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated/
Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached/
Pages détachées
- Showthrough/
Transparence
- Quality of print varies/
Qualité inégale de l'impression
- Includes supplementary material/
Comprend du matériel supplémentaire
- Only edition available/
Seule édition disponible
- Pages wholly or partially obscured by errata
slips, tissues, etc., have been refilmed to
ensure the best possible image/
Les pages totalement ou partiellement
obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure,
etc., ont été filmées à nouveau de façon à
obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	14X	18X	22X	26X	30X
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12X	16X	20X	24X	28X	32X

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

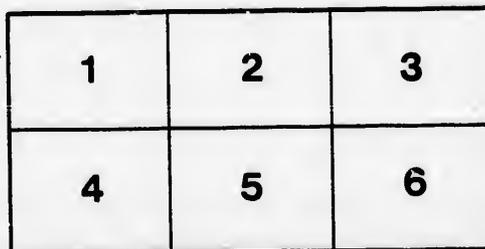
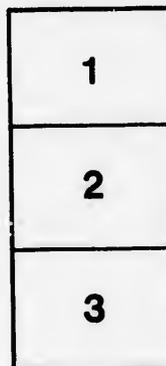
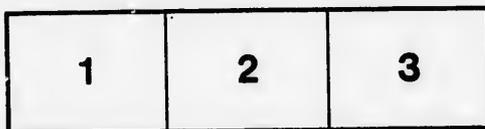
Seminary of Quebec
Library

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shell contains the symbol \rightarrow (meaning "CONTINUED"), or the symbol ∇ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

Séminaire de Québec
Bibliothèque

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaît sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole \rightarrow signifie "A SUIVRE", le symbole ∇ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

tails
du
odifier
une
mage

rrata
to

pelure,
n à



32X

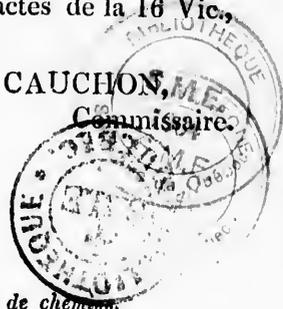
Bibliothèque,
Le Séminaire de Québec
3, rue de l'Université,
Québec 4, QUE.

ETAT

Des sommes dépensées à même l'octroi de £30,000 voté dans le but d'aider à l'établissement des terres vacantes de la Couronne dans le Bas-Canada, en vertu des actes de la 16 Vic., chap. 155 et 156.

JOS. CAUCHON, M. E.
Commissaire.

Département des terres de la Couronne,
Québec, 14 mars, 1855.



Instructions générales pour les explorateurs de chemins.

En explorant et marquant sur le terrain les lignes de chemins qu'il faudra tracer pour l'ouverture des terres à coloniser, vous suivrez les instructions suivantes, à moins que vous n'en receviez d'autres spéciales pour quelque chemin particulier.

1.—Si vous n'avez pas déjà une connaissance personnelle de l'existence et de la situation d'une étendue suffisante de bonnes terres sur ou immédiatement au-delà du chemin projeté, auxquelles ce chemin conduirait, pour justifier les dépenses du chemin, vous constaterez par une exploration personnelle si cette étendue suffisante de bonnes terres existe.

2.—Pour cette objet vous observerez particulièrement qu'il est non seulement nécessaire de constater si le sol est bon, mais aussi s'il serait cultivable sans dépenses extraordinaires pour enlever les roches, et la quantité devrait être assez grande pour rapporter, si elle était vendue au prix établi des terres du gouvernement, une somme de moitié plus forte au moins que celle qu'on se propose de dépenser sur le chemin.

3.—Si vous constatez qu'il n'y a pas une quantité suffisante de bonnes terres, vous en ferez rapport à l'honorable commissaire des terres de la couronne, et vous arrêterez vos opérations jusqu'à ce que vous receviez des ordres subséquents.

4.—Dans tous les cas d'exploration, vous ferez de suite rapport au commissaire des terres de la couronne de la quantité de bonnes terres cultivables que vous aurez vue, selon que vous pourrez en juger, mentionnant, s'il est possible, les lots et rangs qui ont été arpentés, et s'ils n'ont pas été arpentés, le nombre de lots propres à être établis que vous croirez exister, ou l'étendue en milles—mentionnant ainsi si la terre est rocheuse et escarpée de manière à être difficile à labourer, ou généralement unie; et si les savannes ou marécages ont un bon fonds, et s'ils ne sont pas trop profonds pour être asséchés et cultivés, faisant une estimation brute de la quantité qu'il pourrait y avoir de chaque espèce de terrain. Vous indiquerez aussi les places et sites où vous verrez ou saurez qu'il existe, sur ou près des terrains, des pouvoirs d'eau sur lesquels on pourrait construire des moulins. Vous mentionnez aussi quelles sont les espèces de bois de service les plus communes, surtout celles propres à faire du bois carré ou des billots, disant si elles sont abondantes ou non.

5.—Si vous trouviez une quantité suffisante de bonne terre telle que ci-dessus décrite, vous devrez choisir et tracer une ligne de chemin sur ou à travers ce terrain selon qu'il sera nécessaire, commençant au plus proche et meilleur chemin existant, au point qui donnera la route la plus courte pour la majorité des habitants qui se rendront à ce terrain.

6.—Si, en explorant, vous trouviez que la ligne du chemin projeté dans quelques instructions particulières, était tout à fait inconvenable et qu'il existât un autre endroit de beaucoup préférable, faites-en rapport et continuez à explorer pour une ligne de chemin dans la direction meilleure, et après que vous aurez constaté ou fait constater les faits, faites un court rapport du résultat.

7.—Il ne faut pas perdre de vue, en fixant le chemin, que son objet principal est de faciliter la formation de nouveaux établissements, et non d'accommoder ceux qui existe déjà.

8.—Comme l'intention est de faire des établissements tout le long du chemin, et de le faire entretenir par les habitants qui s'y établiront, vous devrez choisir de préférence un endroit qui, sans allonger considérablement le chemin, offrira la plus grande quantité de terres propres à être établies, et en faisant le tracé du chemin, vous pourrez, sans autre autorité, vous éloigner de l'endroit projeté, mentionné dans des instructions particulières, autant que vous le jugerez nécessaire pour cet objet, ou pour éviter des obstacles ou atteindre les endroits les plus favorables pour traverser les rivières, après vous être assuré du tout par une exploration soignée.

9.—Où il y aura des rivières larges à traverser, vous choisirez les traverses d'icelles qui seront les plus convenables aux gués et passages, afin d'éviter la construction de grands ponts, attendu que ce n'est pas l'intention d'encourir des dépenses pour cela.

10.—Choisissez les traverses des plus petites rivières aux lieux où on pourrait y jeter des ponts à peu de frais, et où les rivages sont assez hauts pour que le chemin ne soit pas inondé au bout des ponts, et en même temps, s'il est possible, pas assez hauts pour former des montées raides aux approches des ponts, ou qui exigeraient des dépenses considérables pour les aplanir.

11.—Tracez la ligne du chemin de manière à éviter les côtes trop raides, car un cheval peut traîner moitié plus dans une côte d'un pied de montée sur dix, qu'il ne le peut dans une côte d'un pied sur sept; et il peut traîner deux fois plus dans une côte qui n'a qu'un pied sur vingt-quatre de montée.

12.—En montant les côtes dont le niveau est de plus d'un pied sur dix, détournez le tracé afin de diminuer la raideur, et ne donnez pas à la montée un pied sur sept à moins que l'espace ne soit bien court et qu'on ne puisse faire autrement.

13.—Évitez de faire passer inutilement le chemin sur les bords des côtes où la pente est trop raide pour qu'on puisse y faire passer aisément une charrette, car il faudrait y aplanir le côté élevé du chemin, ce qui serait dispendieux. Une pente de côté d'un pied sur trois double le coût de la confection d'un chemin.

14.—Évitez autant que possible les rochers inclinés parce qu'ils empêchent le fossage, et que la terre glisse de dessus, et que quand ils sont durs et qu'il faut les miner, la dépense est excessive.

15.—Un marécage ou une savanne qui a plus de dix-huit pouces d'épaisseur de terre noire est le terrain le plus dispendieux pour y faire un chemin, étant au moins quatre fois plus coûteux que sur un terrain sec, et fait les plus mauvais chemins de tous, si on ne les fait d'abord comme il faut. Il est en outre un obstacle aux établissements continus, quand il est considérable; cependant comme cet obstacle disparaît lorsque le chemin est bien fait, il vaut mieux passer par là que par une côte escarpée et impraticable.

16.—Où les savannes et marécages n'ont, sur un fond dur, qu'une couche de quelque pouces de terre noire qui peuvent être aisément asséchées, on peut y

faire un
du où
pourra
parfait
même
pas être
17
chemin
vable;
terrain
18
des ma
19
signes
elles s
lignes
obstac
20
meille
cisém
chang
pente
champ
21
pouve
avec c
22
vous t
où vo
quez
23
avec
vu qu
de la
douze
ou qu
24
tion e
deur
chaq
diqu
y co
indiq
parto
les m
goue
coût
qu'il
prati
terra
coût
mesu
prob
pren
final

faire un chemin qui coûtera moitié moins que sur un marécage profond et étendu où il faut charrier de la terre pour couvrir le chemin, et si le fond est bon on pourra plus tard cultiver le terrain. Si l'intention était de faire un chemin imparfait avec une petite chaussée seulement, la dépense actuelle serait presque la même dans les deux cas, mais la confection parfaite future du chemin ne devrait pas être perdue de vue.

17.—Quand il y a plus de pierre et de roches que de terre le coût d'un bon chemin est ordinairement le double du prix de celui sur un chemin sec et cultivable ; et quoique la différence soit moindre en faisant un chemin imparfait, ce terrain doit être évité quand on peut le faire avec avantage.

18.—Apportez avec vous une baguette de fer pointu pour sonder l'épaisseur des marécages et constater où le sol est rocheux sous la surface.

19.—En traçant la ligne du chemin suivez celles des arpenteurs surtout les signes des concessions quand elles seront dans ou près de la direction voulue, si elles sont généralement convenables sans d'autres rapports ; mais faites à ces lignes les changements que vous jugerez à propos afin d'éviter ou diminuer les obstacles.

20.—Lorsque après une exploration préliminaire, vous aurez constaté la meilleure direction pour votre chemin, tracez-le avec soin et distinctement, précisément à l'endroit même où se fera le chemin, ne laissant aucun coude et changement à faire ci-après, le plaquant distinctement comme une ligne d'arpenteurs pour qu'on puisse le voir aisément, plantant des piquets dans les champs et les brûlés ou les arbres sont éloignés les uns des autres.

21.—Ne faites pas de coudes ni d'angles trop aigus sur le chemin, si vous pouvez les éviter. Arrondissez les angles par une courbe de long bien marquée avec des piquets où il faudra que le détour soit distinct.

22.—Quand vous aurez marqué par des plaques une partie de la ligne et que vous trouverez qu'il est nécessaire ensuite de l'abandonner pour une autre, ou là où vous ferez un changement sur aucune partie de la ligne d'un arpenteur, indiquez ce changement par des plaques doubles sur toute l'étendue.

23.—Lorsque vous aurez tracé la ligne du chemin vous le mesurerez, disons avec une demi-chaîne anglaise (qui est de 33 pieds et deux perches anglaises, vu que les townships sont arpentés suivant la mesure anglaise,) marquant, avec de la sanguine ou un fer, les milles et demi-milles sur des arbres ou des piquets douze pieds au moins en arrière du centre du chemin, (quarante demi-chaîne ou quatre-vingts perches font un quart de milles.)

24.—Vous tiendrez compte du mesurage dans un livre, faisant une distinction entre les terrains secs et les marais ou savannes, indiquant à quelle profondeur en général se trouve le fond solide dans ces dernières, et quelle distance sur chaque demi-mille vous voyez aucun cours d'eau, ruisseau ou rivière ; vous indiquerez la largeur ainsi que la longueur du pont qu'il faudra y construire, y compris les terrasses à chaque extrémité pour qu'il soit passable ; vous indiquerez aussi l'étendue des rochers ou des terrains durs qu'il faudra miner partout où l'on ne pourra pas l'éviter, et aussi l'endroit où commencent et finissent les montées et descentes, mentionnant si elles sont fortes ou douces, aussi la longueur des endroits assez escarpés d'un côté pour augmenter considérablement le coût du chemin. Vous noterez aussi les endroits où se trouvent des élévations qu'il faudra déblayer et jusqu'à quel point il faudra les réduire pour les rendre praticables ; aussi si la pousse du bois est forte ou claire, et les endroits où le terrain a été défriché à un point suffisant pour produire une différence dans le coût du chemin.

25.—A chaque demi-mille que vous mesurerez, vous examinerez, d'après les mesurages que vous aurez pris des différentes espèces de terrain, quel sera le coût probable du chemin pour le demi-mille, suivant l'échelle proposée, et vous en prendrez note avant de laisser les lieux, ce qui vous aidera à établir l'estimation finale.

26.—Quand vous aurez terminé le mesurage du chemin, vous ferez une copie de votre livre de notes en y traçant une colonne dans laquelle vous entrez le coût approximatif de chaque demi-mille et le coût de construction de chaque pont qui pourra s'y trouver. Cette copie, vous la transmettez au commissaire des terres de la couronne, ou autre officier nommé sous lui; et le total de ce coût avec un septième pour les dépenses casuelles constituera votre estimation du coût total du dit chemin.

27.—Vous tiendrez un journal du temps pendant lequel vous aurez été employé pour ce service, indiquant comment vous vous êtes occupé, et le nombre d'hommes qui vous auront assisté tous les jours.

28.—Vous marquerez sur le plan ou esquisse de plan qui vous sera donné, ou sur un que vous ferez vous-même, la direction de la ligne de chemin que vous aurez tracée sur le terrain aussi correctement que possible; et afin de pouvoir le faire avec plus de facilité, vous remarquerez particulièrement en mesurant votre chemin, à quelle distance vous coupez ou touchez les lignes de concession, et à quelle distance du poteau angulaire du lot particulier, si vous pouvez le trouver; notant les poteaux de lots que vous rencontrez sur chaque demi-mille où le chemin suit une ligne arpentée.

29.—Ce plan ou esquisse de plan, avec le chemin ainsi tracé sur icelui aussi correctement que possible, vous le transmettez avec copie de votre livre de notes et de votre journal à l'honorable commissaire des terres de la couronne, ensemble avec la liste des paiements faits à votre parti, en double, suivant la formule à vous transmise. Les signatures ou marques des parties devront être dûment attestées.

30.—La liste des paiements et la copie de votre journal ainsi transmises, devront être par vous attestées en présence d'un magistrat comme correctes au meilleur de votre connaissance et croyance, constatant que les hommes ont été employés au service mentionné et non ailleurs, que leurs gages ont été payés en argent et non autrement, et que vous n'avez retiré aucun profit ou bénéfice quelconque sur les gages, provisions ou travail des hommes.

31.—Votre salaire pour chaque jour que vous serez employé à ce service sera de dix chelins, pour lesquelles vous transmettez des reçus en double.

32.—Vous emploierez autant d'hommes que vous jugerez nécessaires n'excédant pas quatre, au prix ou gages les plus économiques, mais suffisant cependant pour obtenir les services d'hommes capables. Si vous le trouvez convenable, l'un d'eux pourrait tenir les mémoires et comptes nécessaires pour ce service, et vous aider généralement en qualité de commis à faire les rapports. Ses gages ne devront pas excéder six chelins et trois deniers par jour.

33.—Les gages que vous recevrez, ainsi que votre parti, seront en sus de vos provisions, que vous vous procurerez de la manière la plus avantageuse possible, tenant un compte du coût et de vos dépenses pour transport, outils, papeterie, frais de port et autres dépenses casuelles inévitables, pour lesquelles dépenses vous prendrez des reçus en double que vous transmettez à l'appui de votre compte au commissaire des terres de la couronne.

34.—Dans toute estimation que vous pourrez fournir, si la description du chemin n'est point auparavant donnée dans vos instructions, vous spécifierez particulièrement l'espèce d'ouvrage sur lequel vous avez basé vos calculs dans votre estimation, savoir: la largeur du chemin, et si vous comptez que les arbres seront coupés au niveau du sol ou entièrement arrachés par les racines, la somme ronde pour nivellement et dessèchement sur laquelle vous calculez, comment vous vous proposez de faire le chemin dans les savannes, et quelle sorte et quelle largeur de pavé vous proposez de mettre sur les ponts. A moins que vous n'ayez d'instructions spéciales à ce sujet, vous mentionnez clairement la largeur que devra avoir le chemin, qui, dans aucun cas, ne sera de moins de seize pieds roulants, si ce n'est pour de courtes distances dans les endroits rocheux.

Instruc

1.
teur 7s
sa surv
rémuné
à l'exé2.
de che3.
ment l
tions e
l'honor
tions q
condu
tracée
faire s
agence4.
devron
outils
ducter5.
cinthe
des so
sur l'
ponts5
bordel
dent ;
30ièm7
seront
emplo
spécie
l'insp
entre
missa
Une s

L'ho

som
aider

Instructions générales pour les constructeurs des travaux à faire dans les chemins.

1.—Il sera alloué aux conducteurs des travaux 12s. 6d. et au sous-conducteur 7s. 6d. par jour, pourvu que chacun d'eux ait au moins douze hommes sous sa surveillance, occupés à travailler dans les chemins, et ils devront avec cette rémunération se pourvoir de ce qui sera nécessaire à leurs besoins personnels et à l'exécution de leurs devoirs respectifs.

2.—Le nombre d'hommes que chaque conducteur emploiera sur une ligne de chemin devra être approuvé par l'inspecteur des agences.

3. Les conducteurs devront, en faisant l'ouverture des chemins, suivre exactement les lignes tracées par les explorateurs et se conformer strictement aux directions contenues dans les rapports des explorateurs, à moins qu'ils n'aient reçu de l'honorable commissaire des terres, ou de l'inspecteur des agences, des instructions qui les autorisent à agir autrement. Dans les cas néanmoins où quelque conducteur aurait quelques raisons de croire qu'une déviation, soit d'une ligne tracée ou d'un rapport, pourrait être de quelque avantage, il devra sans délai faire ses suggestions à l'honorable commissaire des terres ou à l'inspecteur des agences.

4.—Les gages des travailleurs devront être réglés par les circonstances et devront être tels qu'ils comprennent leur nourriture et l'usage de leurs propres outils dont ils devront se munir suivant les ordres qu'ils recevront des conducteurs.

5.—Les conducteurs devront envoyer à l'inspecteur des agences à St. Hyacinthe, tous les 1ers et 5èmes jours de chaque mois, des bordereaux (*Pay Lists*) des sommes payées par eux et accompagner ces bordereaux d'un rapport concis sur l'étendue du travail fait dans les quinze jours précédents, soit en fossés, pontage, minage, etc., etc., et sur la nature du terrain sur lequel ils auront opéré.

5. Les conducteurs devront, le premier jour de chaque mois, attester leurs bordereaux (*Pay Lists*) et rapports relatifs aux travaux faits dans le mois précédent ; cette attestation devant être faite de la manière qu'on y a pourvu dans la 30ième section des instructions générales adressées aux explorateurs.

7.—Les conducteurs devront donner une garantie que les deniers qui leur seront mis en mains ne seront pas détournés de leur destination et qu'ils seront employés conformément aux présentes instructions générales ou aux instructions spéciales qu'ils pourront recevoir de l'honorable commissaire des terres ou de l'inspecteur des agences, et que telles parties de ces deniers qui se trouveront entre leurs mains seront en aucun temps sujettes à être remises à l'honorable commissaire des terres ou à l'inspecteur des agences à et sur demande de l'un d'eux. Une simple lettre d'une tierce personne suffira pour effectuer cette garantie.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES AGENCES,
St. Hyacinthe, 25 février 1855.

L'honorable Jos. Cauchon,
Commissaire des terres,
Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant de l'emploi de la somme de £30,000 octroyée par les actes de la 16e Vic., chap. 155 et 156, pour aider à établir les terres de la couronne dans le Bas-Canada.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre très-humble et obéissant serviteur,

T. BOUTILLIER,
Insp. des agences.

Sur la somme de £30,000, celle de £4,272 13s. 9d. a été payée
par le chef du département des terres,..... £ 4,272 13 9
Et celle de £25,727 6s. 3d. a été mise à ma disposition,.... 25,727 6 3

Sur la somme de £4,272 13s. 9d. il a été payé par le chef du
département des terres : £30,000 0 0

Au révérend M. Côté, pour le chemin de la Chandière à St.
François..... £ 350 0 0

A A. Russell, pour le chemin de la Grande Baie au Lae St.
Jean..... 231 10 10

Au révérend E. Chabot, pour le chemin de Maddington,..... 300 0 0

A. P. N. Paeaud, pour le chemin de Blandford,..... 300 0 0

A. J. Bte. Lepage, pour chemins en arrière du comté de Ri-
mouski..... 1,382 14 11

A P. Dumais, pour un chemin dans Woodbridge,..... 50 0 0

A L. E. LaRocque, pour chemins dans Beresford, Aber-
crombie, et pour améliorer la côte du Sauvage,..... 241 0 0

A L. Gagnon, pour un pont sur la rivière Eteherain, Frampton,
Pour un pont sur la rivière Lafamine,..... 315 10 0

A P. C. Rivard, pour chemin en arrière du comté de St.
Maurice..... 800 0 0

A John Kane, en provisions, £201 18s. 0d. savoir—£176 17s.
6d. pour le pont sur la rivière du Moulin, et £25 0s. 6d.
pour un bac sur la rivière à Valin..... 100 0 0

201 18 0

£4,272 13 9

Sur la dernière somme de £25,727 6s. 3d. il a été payé
par moi, pour réparations de ponts et d'anciens chemins,
et pour l'ouverture de nouveaux chemins et la con-
struction de ponts :

A J. Bte. Lepage, pour chemins en arrière du comté du Ri-
mouski, comprenant les routes de Macpès, Neigette, l'Isle
Verte, St. Arsène, St. Eloi, du Bic, et Ste. Luce, et pour
réparations au chemin de Kempt..... £ 1,048 16 11½

A Paschal Dumais, pour une route dans Woodbridge,..... 150 0 0

A Nicolas Boucher, pour un chemin en arrière de St. Denis, et
se dirigeant vers la ligne provinciale..... 1,025 0 0

A. C. A. Verreault, pour l'ouverture d'un chemin vers la ligne
provinciale, en arrière des paroisses de St. Jean et de St.
Roch..... 900 0 0

A Antoine Talbot et Louis Blanchet, pour l'ouverture d'un
chemin dans le township d'Armagh, vers le township Mont-
miny..... 200 0 0

A Pierre Dagneault, pour ouvrir un chemin en continuation
de la route d'Armagh jusqu'au township Mailloux,..... 300 0 0

Au révérend M. Mailloux, pour l'ouverture d'un chemin en
profondeur de la paroisse de St. Lazare, vers le township
de Buckland..... 800 0 0

Au révérend M. Kerrigan, pour réparations dans les côtes à
Mimeau, chemin de Frampton..... 150 0 0

A Rémi Boldue, pour réparer deux ponts dans Tring,..... 150 0 0

4,272 13 9	A Louis Labrecque, pour réparations dans le chemin de Lambton	148 1 3
5,727 6 3	A William Hume, pour réparations au chemin Gosford, dans les comtés de Lotbinière et Mégantie, et réparations du pont d' <i>Osgood River</i>	225 0 0
0,000 0 0	A F. L. Poudrier, pour le chemin de <i>Black River Station</i> , (Béancour,) et un chemin de Somerset à Halifax,.....	175 0 0
350 0 0	A Antoine Monfet, pour l'ouverture du chemin de St. Croix, comté de Lotbinière.....	400 0 0
231 10 10	Au révérend N. T. Hébert, pour un chemin de la Grande Baie au Lac St. Jean.....	1,319 0 0
300 0 0	A Thélesphore Fortin et Boniface Cimon, pour améliorer le chemin entre la Grande Baie et St. Urbain, comté de Saguenay.....	1,350 0 0
300 0 0	A John McLaren, pour un chemin d'embranchement de Ste. Agnès au chemin de St. Urbain, et améliorer le chemin de Ste. Agnès à la Grande Baie.....	350 0 0
382 14 11	A John Kane, pour construction d'un pont sur la Rivière à Mars.	150 0 0
50 0 0	A Edouard Robitaille, pour un chemin dans Stoneliam et Tewkesbury, et pour la réparation et la prolongation du chemin Laval	545 0 0
241 0 0	A Charles Pageot, pour le chemin de Béclair.....	200 0 0
315 10 0	A Alexis Cayer, pour un chemin dans les townships de Roemont et Gosford.....	250 0 0
800 0 0	A Joseph Verrette, pour un chemin dans Alton	160 15 7½
100 0 0	A P. C. Rivard, pour les chemins de St. Didace, Hunterstown et Shawinnigan.....	826 13 1
201 18 0	Au révérend E. Chabot, pour le chemin de Maddington.....	50 0 0
272 13 9	A Joseph Prince pour le chemin d'Aston.....	400 0 0
	A P. N. Pacaud, pour un chemin à travers Chester, Ham, et Wolfestown	626 19 3
	A Israël Rice, pour réparations au chemin Gosford.....	75 0 0
	A B. Garneau et J. Bt. Conlombe, pour le chemin de St. François.....	3,475 0 0
	A J. T. Lebel, pour proenrer des provisions aux travailleurs, dans le chemin de St. François, d'après une autorisation spéciale de l'honorable commissaire des terres, laquelle somme doit être remise à mon ordre.....	75 0 0
48 16 11½	A J. Ensèbe Côté, pour reparations dans le chemin de Duds-well à Weedon et un pont sur la rivière aux Canards.....	57 17 0
50 0 0	A George Bonnallie, pour un chemin dans Orford.....	150 0 0
25 0 0	A Flavien Blanchard, pour réparation d'un chemin entre Ely et Roxton	100 0 0
00 0 0	A Laurent Desaulniers, pour un chemin dans Catheart....	600 0 0
00 0 0	A Amable Jetté, pour ouvrir un chemin dans la partie Est du comté de Berthier, en arrière de Braudon	400 0 0
00 0 0	A Alexander Daly, pour ouvrir un chemin dans Chertsey.....	385 15 4½
00 0 0	A Joseph Lambert, pour un chemin dans Wexford.....	200 0 0
00 0 0	A Hugh McAdam, pour ouvrir un chemin dans Kilkenny et pour continuer le chemin de Wexford vers Beauport.....	218 12 4½
00 0 0	A L. E. Larocque, pour ouvrir un chemin dans Beresford, pour améliorer la côte du Sauvage dans le township Morin, et pour améliorer le chemin à travers la montagne du Lac Rond dans Abererombie.....	175 0 0
00 0 0	A Robert Gilmour, pour ouvrir un chemin dans le township Morin	200 0 0

A Andrew Boa, pour les chemins de Wentworth et Harrington.	300 0 0
A Charles Majore, pour ouvrir un chemin de St. André Avelin, à travers les townships Rippon et Hartwell	225 0 0
A R. D. Ackert, pour ouvrir un chemin dans le township Derry.	150 0 0
A Hugh Gorman, pour ouvrir un chemin de Buckingham à Wakefield sur la rivière Gatineau	275 0 0
A Thomas Wilson, pour ouvrir un chemin vers le lac à La Loutre, dans le township de Thorne	147 11 1
A J.-Bte. Poupore, pour ouvrir un chemin depuis la tête du Ca- lumet, jusqu'à l'embouchure de la Rivière Creuse, dans le township de Sheen	263 13 8

RECAPITULATION.

Montant payé par le chef du département	£ 4272 13 9
Montant payé par ce bureau	19373 15 8
Balance au dépôt dans la banque du Haut-Canada à Québec, £2,689 6s. 9d.	
Do au dépôt dans la banque du peuple à Montréal £3,664 3 10	6,353 10 7
	<hr/>
	£30,000 0 0

COMTE DE CHICOUTIMI.

Chemin de Kinogomi.

M. N. T. Hébert, conducteur.

Somme appropriée	£1750 0 0
Do payée au conducteur	£1500 0 0

La longueur projetée de ce chemin est d'environ 88 milles, en prenant pour point de départ le rapide des roches, sur la rivière Chicoutimi et pour terme, le poste Métalatchouan sur le lac St. Jean.

Ce chemin a été commencé l'été dernier, le 27 juin. Neuf milles ont été ouverts, dont 8½ sont parachevés et peuvent être pratiqués par des voitures d'été et un demi mille par des voitures d'hiver seulement.

L'ouverture du chemin a été commencée à la ligne de division entre les Townships Labarre et Kinogomi, et les 9 milles qui ont été faits sont dans le township de Kinogomi.

Tous les travaux, y compris les ponts ont été faits à la journée.

Ces 9 milles ont coûté £1120,—à peu près £125 par mille.

Trois ponts ont été construits sur des coulees; un de 100 pieds de long, un autre de 90 et le troisième de 60 pieds et ont coûté ensemble près de £100. Il reste à faire dans ce chemin quatre ponts principaux; le 1er au rapide des roches, sur la rivière Chicoutimi; le 2nd sur la rivière au Sable; le 3me sur la rivière Cascouïà et le 4me sur la Belle Rivière.

“ Du portage des roches, dit M. Hébert, au township Labarre, ce chemin “ passe sur un terrain peu avantageux; on y rencontre des savanes, des roches “ et du sable sec en plusieurs endroits; cependant il s'y rencontre une étendue “ d'environ cinq milles de très bonnes terres, près de la rivière Cascouïà; ensuite “ le chemin passe sur d'excellentes terres, dans tout sont parcourus jusqu'au lac “ St. Jean.”

Le merisier, l'épinette, le bouleau et le tremble, sur les terrains hauts, et le frêne, l'orme, l'aune et le cèdre, dans les terrains bas, sont les bois les plus communs. Ce chemin ouvre une communication avec la belle vallée du lac St. Jean où se trouve une immense étendue de très bonnes terres.

“ Ce chemin, dit encore *M. Hébert*, est absolument nécessaire pour les colons déjà établis et pour ceux qui sont sur le point de s'établir sur les bords et dans la vallée du lac St. Jean, parce qu'il n'existe pas d'autres moyens de communication, si ce n'est la voie des canots d'écorce.”

“ Depuis que les travaux de ce chemin sont commencés, quarante familles se sont établies dans le township Labarre et un plus grand nombre doit s'y rendre le printemps prochain.”

“ Je pense que c'est à l'ouverture de ce chemin qu'on doit principalement l'encouragement de la nouvelle colonie, qui, quoique petite encore, est destinée à être le noyau d'une immense colonisation et je n'ai aucun doute que l'établissement de la vallée du lac St. Jean ne donne en peu d'années, un centre de commerce considérable et par là, une source de richesses pour la province.

“ Il existe des pouvoirs d'eau en plusieurs endroits. Les plus considérables et les plus avantageux sont, dans les environs du lac St. Jean, sur les rivières des Aulncts, la Belle Rivière, la Rivière Métabetouan et d'Assomachouan. On trouve de la pierre à chaux en grande quantité sur le lac St. Jean et il existe dans le township Labarre, une montagne entière de fer.”

Pour compléter ce chemin, *M. Hébert* estime qu'il ne faudra pas moins de £3,750, sans compter les sommes nécessaires pour la construction des quatre ponts mentionnés plus haut.

COMTE DE CHICOUTIMI.

Pont sur la Rivière à Mars.

JOHN KANE, conducteur.

Somme appropriée.....	£200	0	0
do payée au conducteur par ce bureau.....	150	0	0
do par autant qu'il a retenu sur une plus forte somme à lui remise par A. Russell.....	50	10	10
			<u>£200 10 10</u>

Il avait d'abord été décidé que ce pont serait construit dans le cours de l'été dernier, mais *M. Kane* ayant représenté qu'il serait plus avantageux de retarder cette construction, afin de pouvoir profiter de l'hiver pour se procurer les bois nécessaires, sa suggestion a été agréée.

Votre honorable prédécesseur, mû par le désir de pourvoir lui-même au soulagement des maux que la dépression des affaires devait occasionner dans ce comté, complètement isolé pendant l'hiver, s'est chargé de surveiller lui-même l'emploi de cette somme et d'une autre de £450 appropriée par un ordre du conseil exécutif, en date du 14 novembre dernier. Et comme vous m'avez intimé que vous étiez disposé à continuer cette même surveillance, je n'ai d'autres rapports à vous faire que celui qui précède en y ajoutant, comme *mémoire*, qu'il a été envoyé à *M. Kane* par l'honorable *A. N. Morin*, à compte des £450, la somme de £201 18s. et que cette somme de £450 devra être prise sur celle non dépensée qui est entre mes mains.

COMTE DE SAGUENAY ET DE CHICOUTIMI.

Chemin d'embranchement de Ste. Agnès à St. Urbain et chemin de Ste. Agnès à la Grande Baie.

JOHN McLAREN, conducteur.

Somme appropriée pour le 1er chemin.....	£150	0	0
do do le 2ème do	200	0	0

£350 0 0

Somme payée au conducteur..... £350 0 0

Le chemin d'embranchement est de 11 milles de longueur et celui de Ste. Agnès à la Grande Baie de 60 milles, suivant le rapport de M. John McLaren. Dans l'embranchement il a été fait un pont de 54 pieds de long, qui a coûté £30 et un autre de commenéé, pour lequel il a été dépensé £16; ce dernier pont aura 45 pieds de longueur.

Deux milles et demi de chemin ont été ouverts seulement, les travaux ayant été suspendus en conséquence des représentations faites par MM. John Fraser, Thomas Simard, Ant. Guay, et M. W. H. Griffin, du département des postes.

Ces messieurs ayant exposé que le chemin d'embranchement de Ste. Agnès au chemin de St. Urbain, ne pouvait être d'une grande utilité durant l'hiver actuel, et que si le chemin de Ste. Agnès à la Grande Baie, déjà ouvert en chemin d'hiver et par lequel les malles sont transportées, était amélioré il en résulterait de grands avantages, je reçus instruction de l'honorable commissaire des terres de me conformer au désir de ces représentations et d'employer £200, pris sur l'appropriation de l'embranchement, pour améliorer le chemin de Ste. Agnès à la Grande Baie.

M. McLaren, conducteur des travaux dans le chemin d'embranchement, fut requis par une lettre du 22 octobre, de se transporter aussitôt dans le chemin de Ste. Agnès à la Grande Baie, avec tous ses travailleurs. Ce monsieur se rendit à cette requisition avec tout le zèle et l'activité possible et malgré la rigueur de la saison qui commençait à se faire sentir, il a pu réussir à améliorer le chemin de Ste. Agnès à la Grande Baie. Il a fait construire et rétablir des ponts et passages en huit endroits différents. Néanmoins il reste encore quatre ponts à faire. Le pont le plus considérable, celui de la rivière Malbaie, a été fait par souscriptions des habitants de la Malbaie.

COMTÉS DE SAGUENAY ET DE CHICOUTIMI,

Chemin de St. Urbain à la Grande Baie.

Télesphore Fortin et Boniface Cimon, conducteurs.

Somme appropriée.....	£1,500
Somme payée aux conducteurs	1,350

Ce chemin à pour point de départ une terre possédée par le nommé Abel Fortin, dans la seigneurie de Beaupré, comté de Saguenay, et se termine dans le comté de Chicoutimi à la Grande Baie ou baie des Ah! Ah! Sa longueur est d'à peu près, 64 milles. Il a été ouvert et complété depuis son point de départ jusqu'au delà du lac à la Gallette, à 8 ou 10 arpents en deçà de la petite rivière Malbaie; c'est-à-dire, l'espace de 16 miles. Il reste cependant, dans l'espace d'environ deux milles, du minage à faire et quelques roches à enlever. Toute l'étendue des 16 miles qui ont été ouverts, peut être pratiquée par toute espèce de voitures.

Aucune partie du chemin n'a été faite par contrat.

Il n'y a qu'une petite partie de ce chemin qui se trouve sur la seigneurie Beau-pré, le reste est sur les terres de la couronne.

MM. Fortin et Cimon ne connaissant pas les bornes ou limites de la seigneurie de Beau-pré, n'ont pu constater l'étendue précise du chemin fait dans l'une ou l'autre de ces localités.

Dix-huit ponts dont la longueur respective varie de 8 à 130 pieds, ont été construits dans ce chemin, et ont coûté la somme de £150. Tous les ponts à faire dans ces 16 milles ont été construits à l'exception d'un de 46 pieds de longueur qui reste à parachever dans le 15^e mille.

Le coût, par mille, du chemin parachevé, sans y comprendre les ponts, est d'environ £110. MM. Fortin et Cimon, dans l'excellent rapport qu'ils m'ont transmis disent :

“ Dans toute l'étendue du chemin complété par nous, le sol est en général assez bon et propre à la culture, il est de terre jaune; dans quelques parties cependant il est sablonneux. On rencontre bien peu de terres marécageuses. Le bois en général est très fort. Dans une partie on ne voit que bouleau, pin, sapin, et épinette; mais dans les 4^e et 5^e milles on voit aussi du merisier, et c'est surtout dans cette dernière localité que tous les bois indistinctement sont très longs. Il en est de même dans toute la partie du terrain où le chemin reste à faire.

MM. Fortin et Cimon mentionnent aussi deux endroits à la rivière Malbaie et au lac Ah! Ah! “ comme étant très propres à la colonisation, tant sous le rapport de la bonne qualité du sol que sous le rapport des bois propres à toute espèce de construction, qui s'y trouvent.”

Il y a sur le 5^e mille un pouvoir d'eau assez considérable. MM. Fortin et Cimon n'ont remarqué aucune trace de métaux, mais on leur a assuré qu'il existe du minerai de fer en quantité dans les environs, et que des spécimens en ont été envoyés à M. Hunt, chimiste à Montréal.

MM. Fortin et Cimon terminent leurs rapports en disant :

“ Il reste à parachever de ce chemin une longueur de 48 milles, et nous sommes positifs à dire que le coût de ce qui reste à faire serait par mille, tout au plus le même que celui déjà fait; c'est-à-dire de £100 à £110 par mille, vu que la partie restant à faire se trouve sur des terrains plus unis et bien moins rocheux.”

COMTE DE QUEBEC.

Chemins de Laval et de Stoneham.

Edouard Robitaille, conducteur.

Somme appropriée pour le chemin de Laval.....	£250	0	0
Somme appropriée pour le chemin de Stoneham.....	300	0	0
		<u>550</u>	<u>0</u>
Somme payée au conducteur.....	545	0	0

Le chemin de Laval commence au 2^e rang de la seigneurie de Beauport, traverse les 3^e, 4^e et 5^e rangs, et doit se terminer à l'église et aux moulins de Laval.

Trois milles de ce chemin ont été faits dans la seigneurie de Beauport, jusqu'à la ligne de division entre cette seigneurie et Laval. Il reste encore 4 milles de ce chemin à faire.

Le chemin de Stoneham commence vis-à-vis la maison de M. Brennan, entre les lots Nos. 4 et 5 dans le 3^e rang du township de Stoneham, passe à

travers les 3e et 4e rangs et partie du 5e rang, jusqu'au pont sur la décharge de celui des trois petits laes qui est le plus au nord. Environ 2½ milles ont été faits, et il reste encore 2 milles à faire, pour arriver à l'église. Ces chemins ont été ouverts d'une largeur de 20 pieds, à part les fossés.

Toute l'étendue de chemin ouvert peut être fréquentée par des voitures d'été, et a été faite à la journée.

Monsieur Robitaille estime à £75 par mille le coût du chemin de Laval, et à £100 celui de Stoneham.

4 Ponts de 10 à 20 pieds et du coût moyen de £5 à £15 chaque, ont été construits dans le chemin de Laval, et 4 de même dimension et du même coût, dans le chemin de Stoneham.

Le bois traversé par le chemin Laval est principalement épinette, merisier, sapin et quelques ormes. Les mêmes qualités de bois se rencontrent dans le chemin de Stoneham, sauf le pin et le cèdre en plus et l'érable en très grande quantité.

Le sol de ces divers endroits est sablonneux avec un bon fond de terre jaune; il est très cultivable et nourrit une population qui s'accroît rapidement.

En arrière de ces établissements se trouve un vaste territoire propre à la colonisation.

Dans les environs se trouvent les carrières de pierre à chaux bien connues de Beauport.

M. Robitaille estime qu'il faudrait £300 pour construire le chemin de Stoneham à la rivière Jacques Cartier, tel que tracé, et £250 pour terminer celui de Laval jusqu'à l'église.

COMTE DE QUEBEC.

Chemin Bélair.

Charles Pageot, conducteur.

Somme appropriée	£200	0	0
Somme payée au conducteur.....	200	0	0

Le point de départ de ce chemin est sur la terre du nommé James Tate, dans la grande ligne qui sépare la seigneurie Gaudarville d'avec celle de Bélair.

La longueur du chemin est de 150 arpents ou environ, et se termine à la grande ligne entre la seigneurie de Bélair et celle Fossambault.

La longueur du chemin ouvert est de 90 arpents. L'étendue du chemin ouvert est située dans la seigneurie de Bélair.

L'ouvrage a été fait à la journée. Les 90 arpents de chemin ouvert peuvent servir aux voitures d'été, et dix arpents de plus aux voitures d'hiver.

Le coût du chemin a été environ de £55 par mille.

5 ponts ont été construits sur ce chemin, formant ensemble 76 pieds de longueur, et ont coûté environ £20.

Il se trouve des pouvoirs d'eau sur les Nos. 3, 25 et 30 dans le 5e rang de Bélair, et sur le No. 40 dans le 4e rang.

M. Pageot n'a point vu lui-même de mine de fer, mais il a été informé qu'il y en avait dans les environs du chemin.

M. Pageot eroit que pour compléter le chemin; (vu qu'il serait nécessaire de faire des fossés et d'améliorer les pontages dans les bas fonds,) il faudrait une somme de £80 à £100, et il suggère l'ouverture d'une route de 50 arpents qui conduirait à St. Catherine, laquelle route pourrait coûter £200.

COMTE DE PORTNEUF.

Chemin des townships Gosford et Roemont.

Alexis Cayer, conducteur.

Somme appropriée,.....	£500 0 0
Somme payée au conducteur,.....	250 0 0

Le poteau qui sépare les Nos. 8 et 9 du 7c rang de Gosford, où se termine le chemin qui pénètre le plus en profondeur dans cette localité, est le point de départ du chemin de Gosford à Roemont.

La direction de ce chemin, tel que tracé par M. J. P. Déry, est vers la vallée de la rivière Batiscan, où il y a, suivant M. P. Déry, une quantité de bonnes terres qui, s'étendant vers le nord-ouest, bordent une partie de la rivière du Petit Bostonais qui se décharge dans le St. Maurice, à une distance très rapprochée de La Tuque.

La ligne de ce chemin a été tracée l'espace de 15 milles et 17 chaînes, jusqu'à la ligne extérieure nord-ouest du township de Roemont.

L'étendue qui a été ouverte est de 5 milles dans le township de Gosford et 12 arpents dans celui de Roemont. Toute l'étendue du chemin ouvert peut être fréquentée par les voitures d'été, quoique le chemin ne soit pas parachevé.

L'ouvrage a été fait à la journée.

Dans l'espace ouvert, il a été construit quatre ponts, dont 1 de 37 pieds, un de 55, un de 57 ; et un de 70 de longueur, qui ensemble ont coûté à peu près £20. Le chemin n'est pas parachevé et a été fait tel qu'il est pour à peu près £20 le mille, terme moyen. La ligne de ce chemin suit une chaîne de montagnes, situées à 30 ou 50 arpents au sud de la rivière Ste. Anne. Les montagnes sont incultes, mais à leurs pieds sont des suereries dont le sol est rocheux. De ce dernier point à la rivière, c'est-à-dire, de 30 à 50 arpents de largeur, sur une longueur de 10 à 12 milles, le terrain, d'après le rapport de M. Déry, serait propre à la culture. Suivant un autre rapport de M. Cayer, les terres au nord de la rivière seraient semblables à celles du côté sud, et les terres dans cet espace seraient toutes vendues. Plus loin, le terrain, pour l'espace de 3 ou 4 milles, y est inculte, mais couvert de bois d'exportation ; et plus loin encore dans la vallée de Batiscan, on trouve d'excellentes terres.

L'ouverture de ce chemin n'ayant pu être commencée aussitôt qu'on l'aurait désiré, M. Cayer n'a pas employé la somme qui lui avait été transmise et a déposé à la banque du Haut-Canada, à Québec, à mon crédit, la balance non employée, £119 4s. 10d. les travaux recommenceront au printemps prochain, aussitôt que la saison et l'état du terrain le permettront.

COMTE DE PORTNEUF.

Chemin d'Alton.

JOSEPH VERRETTE, conducteur.

Somme appropriée,.....	£500 0 0
Somme payée au conducteur,.....	160 13 7½

La longueur ouverte de ce chemin est de 4½ mille. Il est tout dans Alton.

Son point de départ est sur le No. 13 du 3e rang, sur la ligne de division entre le 2e et 3e rang, et il est complété l'espace de 33½ milles dans la direction du lac Noir et dans la ligne tracée par M. Bouchette.

Cette distance de 3½ milles est propre à l'usage des voitures d'été et l'autre mille aux voitures d'hiver seulement.

Le coût de la partie parachèvee, les ponts et pontages y compris, est de £34 à £36 par mille.

Le terrain à travers lequel passe ce chemin est, pour la plus grande partie susceptible de culture. Les bois de commerce sont l'épinette rouge et blanche; on y voit peu de pin.

Il s'y trouve quelques pouvoirs d'eau. M. E. De Foy, qui a tracé ce chemin, dit dans son rapport, entre autres choses :

" Delà à la rivière Batiscan, le tracé se continue dans la même direction, le terrain est assez plat, mais rocheux dans quelques endroits. Deux petits lacs se rencontrent sur le tracé, mais j'ai pu les éviter sans détourner de beau coup ma route.

" Les terres joignant la rivière Batiscan sont magnifiques; c'est un beau bois franc, et la terre aisée à cultiver. Dans toute la longueur du tracé, la terre y est généralement cultivable et bien boisée en épinette et pin.

" La longueur du tracé de la rivière Batiscan à la rivière Ste. Anne, est de vingt-et-un milles.

" En terminant ce rapport, je crois devoir vous informer que plus de trente individus, sur le rapport que je leur ai fait des terres sur lesquelles passe le tracé, m'ont témoigné le désir d'en prendre pour établir leurs enfants aussitôt qu'il y aura un chemin."

M. Verrette, conducteur des travaux du chemin, pense qu'une somme de £400 suffirait pour le compléter, tel qu'originellement projeté, c'est-à-dire jusqu'à la rivière Ste. Anne.

Les travaux dans ce chemin n'ayant pu être commencés que tard dans l'automne, il n'y a eu qu'une partie du chemin d'ouvert, mais les travaux seront continués aussitôt que la saison le permettra.

COMTES DE RIMOUSKI ET GASPE.

Chemin entre Matane et Cap-Chat.

J. G. LESPERANCE et } Explorateurs.
J.-BTE. LEPAGE, }

Somme appropriée £400 0 0

Ce chemin a été tracé dans le cours de l'automne dernier par MM. Lesperance et Lepage.

Le rapport que ces Messieurs ont fait de leur exploration est appuyée d'un état statistique bien propre à établir la preuve de l'activité et du jugement avec lesquels leur opération a été faite.

Ce qui suit est un extrait de leur excellent rapport: " Nous avons terminé l'exploration projetée sur la voie entre Matane et Cap-Chat, et nous nous empressons de vous transmettre le rapport exact du tracé, du devis, ainsi que de la qualité des bois et du terrain que l'on trouve sur la ligne du chemin parcouru et nous osons espérer que les efforts que nous avons faits pour donner à notre travail toute l'exactitude exigible en pareil cas, rencontreront la satisfaction pleine et entière du bureau. Nous avons été agréablement surpris de ne trouver sur une ligne de onze lieues deux milles et trois arpents que des côtes assez faciles à faire, et qu'en général le terrain n'offrait aucun obstacle bien difficile.

“ L'apparence extérieure de cette longue distance était assez redoutable pour ôter et détruire les meilleures espérances, vu que le passage des Crapauds est depuis longtemps connu comme l'endroit le plus impraticable du Canada. Nous nous rejouissons donc de pouvoir assurer le bureau que l'on peut y pratiquer un chemin assez facilement.

“ Nous nous sommes attachés scrupuleusement à suivre le fleuve dans toute l'étendue du tracé, excepté en certains endroits dans lesquels des obstacles insurmontables nous ont forcé de dévier de cette direction.

“ Nous avons cru pouvoir diviser la longueur entière de la voie à ouvrir, en lots de quatorze arpents, chaque, que nous avons désignés par des poteaux portant le chiffre respectif de chaque lot.

“ Nous vous référons enfin à l'état statistique qui suit de notre travail ; vous pourrez juger vous-mêmes et d'une manière plus satisfaisante que ne le ferait un long rapport du résultat de l'exploration en général.”

L'évaluation des travaux à faire dans ce chemin est portée par MM. Lespérance et Lepage à £412 5s., c'est-à-dire à £12 5s., en sus de la somme appropriée, et avec cette somme, ils espèrent ouvrir un chemin de 8 pieds de large, les arbres rasés à la racine et jetés sur les bords du chemin, sur une longueur de 35 milles.

Je dois avouer que leur estimé me paraît très modéré, vu le nombre de ponts qu'il y aura à construire. Cette voie me paraît si importante et si désirée que je crois devoir recommander d'élever l'appropriation à la somme de £500, afin d'être plus certain que l'ouverture en soit complétée dans le cours de la saison prochain.

COMTES DE RIMOUSKI ET BONAVENTURE.

Réparations dans le chemin de Kempt.

J. Bte. Lepage, conducteur.

Somme appropriée.....	£250	0	0
Somme payée au conducteur.....	250	0	0

Le mauvais état du chemin et la somme peu considérable appropriée pour ses réparations, n'ont pas permis au conducteur d'étendre son travail sur toute la longueur du chemin ; il a dû s'attacher à en réparer les parties les plus dangereuses ou les plus impraticables.

41 milles de ce chemin ont été réparés de manière à les rendre passables.

Le pont sur la rivière St. Pierre, au lac Matapédia, qui s'était écroulé le printemps dernier, a été rétabli et refait comme il était primitivement, pour la somme de £19.

Les deux ponts brûlés, au 55^e mille, n'ont reçu qu'une moyenne amélioration, vu l'éloignement du bois propre à leur rétablissement. Il est probable qu'un nouvel octroi sera nécessaire pour achever les réparations dans le chemin Kempt, mais je n'ai aucune donnée pour en établir le montant. Je pourrai, je crois, être en état de le faire lorsque j'aurai reçu les réponses de M. Lepage à ma circulaire.

COMTES DE RIMOUSKI ET TEMISCOUATA.

Chemins de	}	St. Luce,
		Maepès,
		Neigette,
		Isle Verte,
		St. Arsène,
		St. Eloï,
		Bic,

J. BTE. LEPAGE. conducteur.

Somme appropriée	£2244 0 0
Somme payée par le chef du département à Québec...	1382 14 11
Somme payée par ce bureau.....	798 16 11½
	<hr/>
	£2181 11 10½

Les travaux dans ces différents chemins ont été commencés, ou projetés, avant ma nomination et quoique j'aie payé à M. Lepage une somme de £798 16s. 11½d. pour les achever, je n'ai pas dans mon bureau les documents nécessaires pour en établir le point de départ, le lieu où ils se terminent ni leur longueur, d'une manière positive.

M. Lepage m'a néanmoins transmis des comptes en très bon état, et j'ai tout lieu de croire que, dans les renseignements qu'il m'enverra en réponse à la circulaire que je lui ai adressée et que j'aurai l'honneur de vous transmettre dans un rapport supplémentaire, je trouverai les détails nécessaires pour vous mettre en état de répondre à l'adresse du conseil législatif du 15 décembre dernier et au désir de l'Assemblée législative.

M. Lepage s'est acquitté avec beaucoup d'activité et d'intelligence de tous les devoirs qu'il a eus à remplir, comme conducteur de ces travaux et je ne puis attribuer le délai de ses réponses qu'à la somme assez considérable de travail qu'a dû lui imposer ma circulaire, relativement à sept chemins et à un 8e encore (celui de Kempf) dont il a la surveillance.

COMTE DE KAMOURASKA.

Chemin de Woodbridge.

Pasehal Dumais, conducteur.

Somme appropriée.....	£200 0 0
Somme payée au conducteur par le département à Québec,	50 0 0
Par ce bureau.....	150 0 0
	<hr/>
	£200 0 0

Ce chemin part du milieu du 5e rang de la seigneurie de Kamouraska, dans la paroisse St. Pesehal; il est en partie complété et en partie ouvert seulement jusque vers le milieu du 3e rang du township de Woodbridge.

Trente-cinq arpents ont été ouverts ou complétés dans la seigneurie de Kamouraska, et 59 arpents dans le township de Woodbridge; 11 arpents ont été faits et complétés dans le township de Woodbridge; 84 peuvent être fréquentés par les voitures d'été, et dix arpents par les voitures d'hiver. Sur ces dix arpents, le gros bois a été enlevé. Le coût par mille, du chemin parachevé, terme

moyen, est de £35 sans y comprendre les ponts. On y a fait 9 petits ponts qui ont coûté £4 10s., et il en reste encore deux à faire. La partie complétée du chemin se termine au front du 3e rang du township de Woodbridge où il y a un défrichement de 30 et quelques arpents.

La nature du sol sur le chemin ouvert, quoique rocheux, est généralement propre à la culture.

La plus grande partie du bois de service a été enlevée.

“ La partie supérieure du chemin projeté, dit M. Dumais, et les terrains adjacents auxquels ce chemin conduirait, offriraient des ressources précieuses à la colonisation et au commerce, attendu qu’il s’y trouve une étendue considérable de bonnes terres et particulièrement des érablières d’une vaste étendue propres à y établir des sucreries, à l’extrémité de 6½ milles du chemin projeté.”

“ Et si plus tard ce chemin était prolongé jusqu’aux limites de la province, il offrirait un débouché aux produits des colons chez les Américains qui ont des chantiers et des scieries considérables dans le voisinage de la ligne limitrophe, sur le St. Jean.”

“ Dans les profondeurs de ce chemin il se trouve, sur la Rivière du Loup, deux pouvoirs d’eau dont l’un sur la Rivière du Loup, et l’autre sur la rivière Manic, dans le 4e rang du township de Woodbridge.”

“ Le conducteur de ces travaux, M. Dumais, croit que £90 pourraient achever le reste du chemin (44 arpents) déjà ouvert, et quant à la partie supérieure du chemin, c’est-à-dire 3 milles et 4 arpents, il est d’opinion que la somme de £350 pourrait la compléter, sans néanmoins comprendre dans cette somme le coût du pont qu’il y a à construire sur la Rivière du Loup.”

COMTE DE KAMOURASKA.

Chemin du Mont-Carmel.

Nicolas Boucher, conducteur.

Somme appropriée.....	£1025	0	0
Somme payée au conducteur.....	1025	0	0

Le point de départ de ce chemin est à l’extrémité d’un chemin ébauché anciennement par le gouvernement et dont il est la continuation et se termine au Lac-à-l’Aise; mais comme il a fallu faire, presque à neuf, 7 milles de cet ancien chemin, le point réel de départ pourrait être fixé à un point correspondant à cette distance dans l’ancien chemin.

A compter de ce dernier point, 14 milles de chemin auraient été complètement ouverts et toute cette distance serait praticable pour les voitures d’été, jusqu’à 3 milles du Lac-à-l’Aise.

Le roulage cependant est très difficile dans un espace de 2 milles qui ne sont pas parachevés dans l’ancien chemin, où il se trouve une grande quantité de pierres à casser ou à enlever. La moitié de l’ancien chemin est dans la seigneurie ou fief St. Denis, le reste du chemin qui a été ouvert est sur les terres de la couronne.

Il a été fait 3 grands ponts, un pontage et 18 autres ponts de moindre dimension, et aussi un pontage de 150 pieds. Le pont sur la Grande Rivière du Loup, de 45 pieds de long, a coûté £15; l’autre sur la Petite Rivière du Loup, de 60 pieds de pontage avec culées, a coûté £20, un 3e a coûté environ £20. Les 18 autres, variant de grandeur, ont été construits pour à peu près le prix de quatre à dix piastres chaque.

L'ouvrage a été fait à la journée et a, tel qu'il est, occasionné une dépense d'à peu près £72 par mille, terme moyen.

Monsieur Boucher, dans ses lettres et rapports parle si avantageusement des environs de ce chemin et surtout du beau Lac-à-l'Aïse, que je ne puis mieux faire que de répéter ce qu'il en dit lui-même :

“ Je suis heureux de pouvoir vous dire que le sol, presque partout, est d'une bonne qualité, et surtout très supérieur dans les quatre derniers milles que nous rencontrons avant d'arriver au lac. Là, la terre est excellente, sans roche, et d'un aspect qui réjouit les yeux des nombreux jeunes gens employés dans nos travaux, qui ont pu et su l'apprécier. Le lac est plein de magnifiques poissons. Déjà le chemin est utilisé et les voitures y circulent facilement et en nombre. Il a été découvert dans l'intérieur, par l'arpenteur qui divise le township Lassalle, d'immenses prairies, ouvrage de l'industriel castor, jusqu'à présent seul pionnier de ces solitudes, qui ont été accaparées par nos hommes. Il y a été fait une bonne quantité de foin sauvage excellent.

“ Toute la partie du nouveau chemin passe sur un terrain excellent et plus on approche du beau Lac à l'Aïse, plus le sol paraît propre et avantageux à la colonisation. Là on ne rencontre presque plus de pierres dans la terre ; les hommes y ont travaillé des semaines entières avec des haches aiguisées, sans les endommager. Le bois est d'une pousse admirable, extrêmement long, d'une grosseur moyenne et d'espèces très variées. On y trouve ensemble des érables, des merisiers, des peupliers et trembles. Mais dans cette partie et sur une espace considérable, c'est le cèdre qui domine. Ce bois précieux y est extrêmement abondant et d'une beauté peu commune. Il sera d'un avantage inappréciable pour la construction des bâtisses, les clôtures et même comme objet de commerce ; on pourra en faire de très beau bardeau. Je pense qu'il y a une grande étendue d'excellentes terres autour du lac dans un rayon très considérable.”

“ Ce chemin, une fois complété comme il devra l'être, ouvrira un magnifique débouché à la population surabondante de ce comté, et offrira d'incalculables avantages à la colonisation. Un grand nombre de jeunes gens employés à la confection du chemin ont manifesté, en ma présence, l'intention de s'établir près du lac. Plusieurs lots ont déjà été marqués quoique non encore arpentés. Lorsque le chemin sera terminé jusqu'à la ligne provinciale qui est à 4 milles du lac, je suis informé que les habitants du comté de Kamouraska, et ceux de la rivière St. Jean dans les Etats Unis, veulent s'adresser à la législature du Maine pour obtenir l'ouverture de ce chemin jusqu'à cette belle rivière, et si ce projet se réalisait, nul doute qu'alors ce chemin deviendrait une voie de communication commerciale et internationale d'une importance immense. On me dit que les établissements français, sur la rivière St. Jean, s'étendent déjà jusqu'au delà du point où le chemin aboutirait sur cette rivière, et que la distance de la ligne à ce point est à peine de 18 milles. On m'assure que le sol sur la partie Américaine est pour le moins aussi beau que de ce côté de la ligne.”

“ Il y a dans les environs du lac plusieurs pouvoirs d'eau d'une facile exploitation.”

D'après l'opinion de *M. Boucher* une somme de mille louis, courant, pourrait compléter le chemin jusqu'à la ligne provinciale.

COMTE DE KAMOURASKA.

Chemin dans la partie inférieure du comté de Kamouraska.

John Hume, explorateur.

Somme allouée..... £900 0 0

Ce chemin devait partir de Ste Hélène ou St. Alexandre. Il a existé beaucoup de contestations au sujet du point de départ et de la direction que devait suivre ce chemin, mais un arrangement ayant eu lieu entre les partis, M. John Hume a été chargé par une lettre datée du 12 octobre dernier, de l'honorable A. N. Morin, de mettre à effet cet arrangement, en faisant les explorations et le tracé nécessaire. Le rapport de M. Hume ne m'est point parvenu.

COMTE DE L'ISLET.

Chemin Elgin.

Charles A. Verreault, conducteur.

Somme appropriée..... £900 0 0
do. payée au conducteur..... 900 0 0

Le point de départ de ce chemin est au bout de la profondeur de la seigneurie de St. Roch, sur le lot No. 21, du 1er rang du township d'Ashford, et se termine à la ligne provinciale. Il est situé en arrière des paroisses St. Jean et St. Roch. Sa longueur est de 26 milles, dont 5½ sont parachevés moins 2 ou 3 arpents; mais il a été ouvert dans toute sa longueur. Les 5½ milles peuvent être fréquentés par des voitures d'été, et le reste, jusqu'à la frontière entre le Canada et les Etats-Unis, par des voitures d'hiver.

L'ouvrage a été fait à la journée.

Il n'y a aucun pont considérable de fait sur ce chemin; le plus long de ceux qu'on y a construits n'a que 20 pieds.

Le coût du chemin a été de £168 par mille, terme moyen.

Ce chemin devra par la suite établir une voie de communication avec la rivière St. Jean, où se trouvent des pouvoirs d'eau considérables, et aussi avec Madawaska et le Nouveau-Brunswick; et sous ces différents rapports doit être considéré comme une des voies importantes du district de Québec.

M. Verreault porte à £3,500 la somme nécessaire pour compléter le chemin Elgin.

Ce monsieur dans un très bon rapport qu'il m'a adressé dit: "les townships Ashford et Fournier ne sont pas propres à la colonisation pour aujourd'hui, malgré leur proximité du fleuve; ce n'est qu'au haut de ces deux townships que commence, pour bien dire, un terrain propice à la colonisation et qui s'étend jusqu'à la ligne provinciale entre le Canada et les Etats-Unis. Ce terrain que j'ai parcouru en tout sens et dont je puis parler avec connaissance de cause, est en général très uni, on n'y rencontre point ou très peu de roches. Quant à la variété et qualité du bois, l'épinette blanche y prédomine. On y rencontre cependant du pin en assez grande quantité, mais qui a déjà été, pour la plus grande partie exploité ou est sur le point de l'être. Le bois en général y est d'une grosseur moyenne et d'une longueur prodigieuse, marque évidente de la fertilité du sol.

"Il existe en outre plusieurs pouvoirs d'eau considérables sur lesquels on pourrait fort aisément construire des moulins de toute sorte.

“Voilà, monsieur, l'aspect que présente cet espace de terre située à quelques lieues au sud du fleuve, mais dont on ne peut encore jouir faute de communications. Quelques colons cependant plus courageux et plus confiants dans l'avenir, se sont transportés à travers le bois au milieu de ces terres qui mettent la fertilité et ont commencé à y faire de l'habitation, tout en attendant un chemin. Espérons que leur attente ne sera pas déçue et qu'ils y trouveront bientôt une existence heureuse.”

COMTE DE MONTMAGNY.

Chemin en arrière de St. Pierre.

Antoine Talbot et Louis Blanchet, conducteurs.

Somme appropriée.....	£200	0	0
Somme payée aux conducteurs.....	200	0	0

Ce chemin, tel que projeté, doit commencer en profondeur de la route des commissaires, à St. Pierre du côté sud de la rivière du sud, dans le township d'Armagh, et se terminer aux établissements dans le township de Montminy. 50 arpents environ de ce chemin ont été ouverts. L'ouvrage a été fait à la journée.

D'après le rapport qui m'a été envoyé par M. Blanchet, il paraît qu'une partie du chemin serait praticable pour des voitures d'été, et l'autre pour des voitures d'hiver.

Trois ponts ont été faits dans ce chemin dont 2 ont de 15 à 18 pieds de canal et un 3e de 11 à 12 pieds.

M. Blanchet croit que chaque mille de chemin parachevé coûtera £225 par mille, terme moyen.

D'après les connaissances qu'a M. Blanchet, et les renseignements qu'il a pu obtenir, le terrain dans les townships d'Armagh, Montminy, Mailloux, Bourdages, et Patton serait de bonne qualité.

Le sol y est varié. Les terrains hauts sont, en grande partie, couverts de bois franc. Ce chemin sera très utile à la colonisation d'Armagh, Montminy, Patton et Bourdages.

Il y a de bons pouvoirs d'eau dans les environs. M. Blanchet croit qu'il faudrait £1000 pour compléter le chemin.

Mais je n'ai point eu sur ce chemin, commencé sous la surveillance de M. Antoine Talbot et continué ensuite sous celle de M. Blanchet, un rapport aussi ample que je l'aurais désiré.

COMTE DE BELLECHASSE.

Chemin d'Armagh

Pierre Legendre, conducteur.

Somme appropriée.....	£300	0	0
Somme payée au conducteur.....	300	0	0

Ce chemin commence au côté sud de la rivière du sud, dans le township d'Armagh, et court dans une direction sud-est. Pour rendre ce chemin utile, il a été nécessaire d'améliorer un chemin dit “l'ancienne route des commissaires,” et d'y employer £50 de la somme appropriée pour le chemin d'Armagh; une côté

considérable, au commencement du chemin, a exigé une dépense de £75 pour la rendre passable. Le terrain à travers lequel le chemin passe est rocheux.

M. Dagneault, le conducteur des travaux, est d'opinion que ce chemin, que l'on projette de continuer quelques milles en profondeur, devra coûter environ £130 par mille, sans comprendre les ponts. Tout l'ouvrage a été fait à la journée, à l'exception d'une part qui, donnée à l'entreprise, a coûté vingt et un chelins.

Un mille 7 arpents et 7 perches de chemin ont été parachevés et peuvent être fréquentés par des voitures d'été, cette partie de chemin ouverte conduit à un sentier qui, l'espace de deux lieues, peut, quoique difficilement, servir aux voitures d'hiver.

Ce chemin est dans Armagh, mais il est possible, ce que je n'ai pu constater par le rapport du conducteur, que la route dite "des commissaires," ne soit pas dans le township d'Armagh.

M. Dagneault évalue à £250 ou £300 deux ponts qu'il y aurait à faire sur ce chemin, l'un sur la rivière du sud et l'autre sur la Foudre du Pin.

D'après le rapport d'exploration, il paraîtrait qu'il y a dans les environs de ce chemin, qui a été exploré jusqu'à 8 milles en profondeur, une étendue considérable de terrain excellent sur lequel l'érable, le merisier, l'épinette et le sapin sont les bois dominants.

Il existe un bien bon pouvoir d'eau dans le township Mailloux, non loin de la ligne projetée de ce chemin.

COMTE DE BELLECHASSE.

Chemin de Buckland.

M. Mailloux, conducteur,

Somme appropriée.....	£800 0 0
Somme payée au conducteur	800 0 0

Ce chemin, pour point de départ la Se concession de St. Gervais et est destiné à ouvrir une voie de communication entre ce lieu et les nouveaux établissements de la société de colonisation de Bellechasse, qui se trouvent dans la partie est du township de Buckland et devait être prolongé, en autant que les deniers appropriés, le permettraient, vers les endroits montagneux difficiles, au-delà du township Mailloux, sur la ligne qui se dirige vers la frontière de la province.

Trois lieues de ce chemin sont ouvertes et deux milles et environ 12 arpents sont parachevés. Le reste du chemin commencé est débarassé, les racines même étant arrachées dans toute sa longueur. Il est en entier dans le township de Buckland. Il est propre à l'usage des voitures à roues jusqu'à la rivière des Abénaquis et est même passable, quoique difficile, dans le reste de sa longueur, pour ces mêmes voitures.

L'ouvrage a été fait à la journée. M. Mailloux dit qu'il ne peut constater le coût du chemin parachevé par mille, vu que ses hommes ont travaillé tantôt dans la partie achevée, tantôt dans celle qui ne l'est pas, mais il ajoute "si cependant une réponse était strictement requise, je pourrais, à mon retour à "St. Charles, (dans un mois et demi) donner un aperçu à peu près correct."

Le pont sur la rivière des Abénaquis, qui menaçait ruine a été réparé et un autre pont a été construit sur la seconde branche de cette rivière. Il ne reste que peu d'autres ponts à faire et de peu de conséquence.

"Je regarde, dit M. Mailloux comme grandement avantageux à la colonisation, l'ouverture du chemin dont j'ai dirigé les travaux."

“ Depuis qu'il est commencé, un nombre considérable de jeunes gens et même de pères de famille, sont allés prendre des terres.”

“ Je suis convaincu que peu de terres restent encore à prendre.

“ Jusque là, la colonisation, dans la partie que dirigeait la société du comté de Bellechasse, avait languï ; l'ouverture du chemin, seulement commencée, a réveillé l'esprit de colonisation, et ceux qui y ont pris des terres sont parfaitement satisfaits de la qualité du sol.

“ Le chemin est traversé par la rivière des Abénaquis ; 2e par la 2de branche de la même rivière. Ces deux rivières ont d'assez forts ponvoirs d'eau. Six à huit autres petites rivières qui le traversent, peuvent fournir des cours d'eau suffisants pour des moulins à scie qui marcheraient chaque printemps, au moins pendant un temps assez considérable.

“ Il n'y a point de pierre à chaux, ni même de fer ou autre minéral utile.”

“ Dans mes remarques, accompagnant le compte que j'ai rendu, j'ai demandé, je crois, £700 à £800 pour parachever ce chemin. Mon intention était, en demandant cette somme, de faire abattre le bois de chaque coté de ce chemin, ce que j'ai regardé comme indispensable. Le chemin seul n'exige, je pense, qu'environ 5 à £600 pour être complété.”

Les amis de la colonisation doivent des remerciements au révérend M. Mailloxe pour le zèle et le désintéressement avec lesquels il a conduit les travaux du chemin qu'à été placé sous sa surveillance.

COMTE DE DORCHESTER.

Chemin de Frampton.—Côtes à Mimeau.

Rév. Messire Kerrigan, conducteur.

Somme appropriée,.....	£184 10 0
Somme payée au conducteur,.....	150 0 0

Lorsqu'après avoir visité les côtes à Mimeau, je me rendis à Frampton, je pus me convaincre facilement que les habitants de ce township préféreraient, à toute autre voie de communication avec Québec, celle qui passe par ces côtes ; et on m'assura que si les deniers du gouvernement étaient employés à réparer ce chemin, il y avait lieu d'espérer de l'aide des habitants du lieu.

Messire Kerrigan céda aux instances que je fis pour l'engager à se charger de la surveillance des travaux, dans l'espoir que son influence serait un moyen efficace d'obtenir de l'aide des habitants du township.

Malgré une maladie sérieuse qui l'a retenu au lit pendant plusieurs semaines, et qui ne lui a pas permis de suivre les travaux comme il l'aurait désiré, ce monsieur a pu néanmoins, par la substitution des sous-conducteurs, faire progresser les ouvrages d'une manière qui témoigne de son zèle et de son esprit public.

Dans son rapport, M. Kerrigan dit : “ Tout l'argent est maintenant dépensé, je suis heureux de vous le dire, très judicieusement.

“ Le chemin sur lequel nous avons passé est tout en rocher, de sorte que j'ai été obligé de faire venir des mineurs, sans l'aide desquels il eut été impossible de rien faire. Les améliorations qui ont été faites sont étonnantes, en comparaison de la somme employée ; mais tous les habitants, catholiques et protestants sans presque aucune exception, ont mis la main à l'œuvre. Je crois que je puis dire en toute sûreté que l'ouvrage, fait par ces gens, excède celui qui a été fait par les hommes qui étaient à gages.

“ Il reste cependant encore quelques mauvaises côtes qu'il faudra abaisser, et ce serait, je pense, un acte très judicieux de la part du gouvernement d'approprier une autre somme pour cet objet ; sans cela tout ce qui a été fait serait presque inutile. Depuis que nos améliorations ont été faites, plusieurs personnes (six familles) sont venues s'établir ici, et si toute la ligne du chemin était améliorée, l'immigration serait plus nombreuse.”

La somme de £150 avait d'abord été appropriée et employée comme vous avez pu le voir. Subséquemment, par une lettre de l'honorable A. N. Morin, datée du 4 janvier dernier, £34 10s., ont été de plus appliqués à l'amélioration de ces côtes et seront employés ce printemps.

Une partie du chemin amélioré passe dans Ste. Marguerite et Joliette, terrains en seigneurie.

COMTE DE BEAUCE.

Chemin de Lambton,

Is. Labrecque, conducteur,

Somme appropriée pour réparer ce chemin,.....	£150	0	0
Somme payée au conducteur,	148	1	3

M. Is. Labrecque chargé d'améliorer le chemin de Lambton et de construire un pont sur la rivière aux Bluets a commencé ses travaux dans une savane très dangereuse de 7 arpents de longueur, dans le township de Forsyth où il a fallu faire des fossés et *fasciner*. Deux arpents en bas fonds, auprès de la rivière aux Bluets, ont aussi été réparés.

Pour donner une idée des difficultés que rencontrent les colons dans quelques uns de leurs chemins, je mentionnerai le fait que, avant les améliorations qui ont été faites, des voyageurs ont été réduits à passer un jour et une nuit sur le pont de la rivière aux Bluets, pour attendre que l'eau qui inondait ce bas fonds se fût écoulée et leur permit de passer.

A même cette appropriation il a été réparé aussi quelques parties du chemin de Lambton, dans Tring, au montant de £8 1s. 3s.

Le pont sur la rivière aux Bluets est construit et a coûté £57 10s. 0. Il n'a pu être fait pour ce prix que par ce que M. Labrecque a réussi à se procurer des habitants du lieu, un assez bon nombre de journées de corvées. Il est à peu près comme celui qu'y avait construit le gouvernement il y a 14 ans.

Un autre pont reste à faire, et pourra coûter de £45 à £50. A part le pont qu'à construit M. Labrecque, il a réparé à peu près un mille de chemin, et divers travaux ont été faits à la journée.

Il reste encore un mille à réparer dans Lambton, à peu près deux dans Forsyth et six dans Tring.

Ce chemin traverse un très beau bois franc, dans presque toute sa longueur qui est de 27 milles, depuis Winslow jusqu'à St. François.

Il est un des principaux chemins que Pon doit ouvrir, en outre qu'il est la seule voie qui conduise à Québec une population déjà considérable ; il fait aussi partie du chemin qui, comme je l'ai dit ailleurs, doit être ouvert depuis le chemin de fer à Arthabaska, jusqu'à la rivière Chaudière.

Cinq puits d'eau gissent dans les environs de ce chemin.

M. Labrecque y a vu plusieurs traces d'or et surtout de cuivre.

M. Labrecque évalue à £50 par mille ce qui reste d'améliorations à faire, c'est-à-dire £450. Mais dans une de ses lettres qu'il m'écrivait, il y a quelques temps il remarquait que si les conseillers municipaux imposaient une taxe pour ces améliorations, dans Tring surtout, où quelques propriétaires possèdent de grandes étendues de terre, une moindre somme de deniers publics suffirait.

COMTE DE BEAUCE.

Réparations de deux ponts dans le chemin de Lambton.

Rémi Boldue, conducteur.

Somme appropriée.....	£150
Somme payée au conducteur.....	150

Comme il avait été décidé qu'une voie de communication entre les établissements de la rivière Chaudière et ceux des lacs St. François, Aylmer, et aussi avec le chemin de fer de Québec et Richmond, à Arthabaska, serait ouverte sans délais, il était devenu nécessaire d'améliorer le chemin de Lambton, et surtout de réparer ou renouveler les ponts de ce chemin, devenus très-dangereux par vétusté ou défaut d'entretien.

Feu M. Rémi Boldue fut chargé de réparer, ou plutôt de reconstruire, deux ponts du chemin Lambton, l'un sur le *Bras*, et l'autre sur le *Bras Ouest*, ces deux bras de rivière n'ont pas d'autres noms.

Les dimensions du premier pont sur le *Bras*, 4^{me} rang de Tring, sont de 129 pieds de longueur, 18 de largeur et de 17 de hauteur.

Le second pont sur le *Bras Ouest* est situé au 8^{me} rang de Tring, il a 130 pieds de longueur et devait être haussé de 4½ pieds au-dessus des hautes eaux.

Dans son rapport du 27 novembre, M. Boldue me disait "je crois achever mes ponts le 2 ou le 4 décembre, et je vous transmettrai alors une description correcte des ponts, avec les dépenses encourues et une liste des journées de corvées données par les habitants."

Mais son décès étant survenu peu de jours après cette date, ce fut de M. Roy, curé de St. Victor de Tring, que j'eus le rapport que je devais recevoir sur ces travaux.

Sous date du 18 décembre, M. le curé de Tring m'écrivit: "j'ai eu occasion de voir et examiner les ponts, en compagnie du député grand voyer; nous les avons trouvés solidement et proprement bâtis. Il (M. Boldue) ne pouvait rien faire de plus, avec les fonds à sa disposition. Je dois vous dire que ces fonds ont été employés avec jugement et économie."

Messire Roy pense que £100 pourraient compléter les réparations à faire dans cette partie du chemin qui se trouve dans Tring.

COMTE DE LOTBINIERE ET DE MEGANTIC.

Chemins de Gosford et de Craig.

William Hume, conducteur.

Somme allouée pour le chemin de Gosford.....	£125 0 0
Somme allouée pour le chemin de Craig.....	100 0 0
	<hr/>
	£225 0 0
Payé au conducteur pour le premier chemin.....	£125 0 0
Payé pour le deuxième chemin.....	100 0 0
	<hr/>
	£225 0 0
	<hr/>

Chemin de Gosford.

Ce chemin a été fait en 1842 et 1843, sous la direction du bureau des travaux publics. Il commence au chemin Craig, dans la seigneurie St. Giles, court au sud, à travers une partie de la dite seigneurie et la seigneurie de Ste. Croix, et traverse encore les townships de Nelson, Inverness, Halifax et Ireland, où il fait intersection avec le chemin Craig et se continue delà à Dudswell. Ce chemin a été autrefois bien fait, mais par défaut d'entretien, il était devenu, en quelques endroits, presque impraticable.

Il y a été fait des réparations dans une espace d'à peu près 17 milles, c'est-à-dire, sur les 9e, 10e, 11e et 17e milles.

Six milles de ce chemin sont dans la seigneurie de St. Giles; 3 dans celle de Ste. Croix; 4 dans Nelson; 11 dans Inverness; 8 dans Halifax et dans Ireland, jusqu'à son intersection avec le chemin Craig, 1½ mille. Cinq milles de chemin dans la seigneurie St. Giles, 3 dans le township de Nelson et 1 dans le township d'Inverness ont été réparés.

L'ouvrage a été fait à la journée, et les réparations ont coûté, terme moyen, £12 10s. par mille.

M. Hume n'a construit aucun pont dans ce chemin, mais il en a réparé un sur la rivière Thames.

Il y a un pont à faire dans Ireland, pour lequel £100 de deniers publics ont été appropriés et qui seront employés dès que le conseil municipal de la localité aura pourvu par un règlement, au prélèvement d'une somme additionnelle et nécessaire à la construction du dit pont. Quelques autres ponts exigent des réparations, mais je n'ai pas l'évaluation de ces derniers travaux.

Il y a plusieurs bons pouvoirs d'eau dans les environs de ce chemin, particulièrement sur les rivières Beauvillage, Bécancour et Osgood; il y a aussi des carrières de pierre à chaux dans la paroisse de St. Sylvestre, et on trouve du minerai de cuivre d'une excellente qualité, dans le township de Leeds, et dans cette partie du township d'Inverness qui est au près de ce chemin.

Le chemin Gosford est une des plus importantes voies de communication des townships de l'Est, et son utilité ainsi que la qualité des terrains qu'il parcourt sont assez connues pour me dispenser d'entrer dans de plus long détails.

£200 seraient nécessaires pour compléter les améliorations les plus urgentes dans ce chemin.

Chemin de Craig.

Le chemin Craig est un des plus anciens chemins des townships de l'Est. Il fut ouvert sous l'administration du gouverneur de ce nom, et verbalisé en décembre 1817. Dans certains endroits où passe ce chemin, comme dans la partie supérieure du township de Leeds et entre les townships de Ireland et Inverness, il est mauvais; on y rencontre des côtes escarpées qu'il conviendrait d'améliorer ou d'éviter.

-Le bureau des travaux publics a ordonné, il y a quelques années, une exploration dans cette partie du chemin; et d'après les informations que l'on m'a données, j'ai jugé qu'il était possible et plus convenable de les éviter, en donnant une autre direction au chemin actuel.

Une somme de £100 avait été appropriée pour améliorer ces côtes, mais après une conférence avec M. William Hume, et une autre avec l'honorable commissaire des terres, en septembre dernier, il fut décidé que, la somme allouée n'étant pas suffisante pour améliorer ou éviter ces côtes, le pont sur la rivière Osgood, qui était devenu impraticable, serait avec cette somme reconstruit à neuf. M. Hume fut chargé de surveiller cette construction et s'en est acquitté avec autant de zèle que d'économie.

Quoique le pont ne soit pas complètement fini, il est cependant praticable et sûr.

M. Hume pense que £20 ou £25 suffiraient pour le parachever.
 Il y a plusieurs autres ponts sur ce chemin qui exigent des réparations
 Pour éviter les côtes dont il est parlé plus haut, il faudrait opérer des dévia-
 tions de la ligne actuelle du chemin, qui coûteraient, suivant M. Hume, à peu
 près £500

COMTE DE MEGANTIC.

Chemin de Black River, Station, Bécancour, Somerset et Halifax.

F. L. Pondrier, conducteur.

Somme appropriée pour le premier chemin.....	£125	0	0
Somme appropriée pour le second chemin.....	350	0	0
	<hr/>		
Somme payée au conducteur sur le premier chemin ..	£175	0	0
Somme payée sur le second chemin.....	£125	0	0
	50		
	<hr/>		
	£175	0	0

Ces chemins n'en font réellement qu'un, celui de Somerset à Halifax n'étant qu'une continuation du chemin de *Black River Station*.

Le premier commence à la station de la Rivière Noire dans Somerset, et se termine au chemin provincial d'Arthabaska, et doit se diriger vers le lac Williams dans Halifax.

Le chemin de Black River Station a, à peu près $3\frac{1}{2}$ milles, et celui de Somerset à Halifax, 11 milles de longueur.

Ces deux chemins mettent les townships de Somerset, Halifax, etc., en communication directe avec le dépôt du chemin de fer à Somerset.

La compagnie du grand tronc a contribué libéralement à l'ouverture du premier de ces chemins, et le gouvernement y a fait employer une somme d'à peu près £125. Trois quarts de mille sont complétés dans ce premier chemin. Le reste cependant peut-être aussi pratiqué par des voitures d'été.

Le second chemin, celui de Somerset à Halifax, est aussi d'une grande importance pour les habitants d'Halifax et des environs.

De la somme de £350, appropriée pour l'ouverture de ce chemin, il n'a été employé que celle d'à peu près £50, afin d'ouvrir une voie de communication, pour cet hiver, entre Halifax et le dépôt de Somerset, pour le transport des malles et des voyageurs.

Ce chemin, d'une étendue de 11 milles, ne pouvant être fait par les habitants des localités, et la somme de £350 ne pouvant subvenir aux dépenses nécessaires à sa confection, il a fallu combiner l'action municipale avec l'aide du gouvernement. Des procédés furent en conséquence adoptés dans le conseil municipal, No. 1, de Mégantic, dans l'intention d'ériger ce chemin d'une manière permanente et légale; mais des difficultés étant survenues entre les intéressés au dit chemin, il en résulta des délais qui ne permirent pas le commencement des travaux dans la saison convenable. Ce ne fut que le 30 novembre dernier que je reçus le certificat (daté du 27, même mois) de M. Hough, secrétaire-trésorier de la dite municipalité, qui constatait que le procès verbal, établissant ce chemin, avait été passé par le conseil municipal, et avait été publié conformément à la 5me section du chap. 98 de la L. et 15me Vict., et que durant les 15 jours qui avaient suivi la publication de l'ordonnance du dit conseil, aucun individu n'avait signifié son intention d'appeler du dit procès-verbal.

Ansîtôt que, dans la saison convenable, les autorités municipales auront réparti sur les intéressés, les travaux qu'ils auront à faire suivant le procès verbal, la balance disponible sera employée à aider les habitants obligés par le dit procès-verbal à ouvrir et compléter le dit chemin.

M. *Poudrier*, arpenteur et conducteur des travaux dans ces deux chemins, prétend avec beaucoup de raison que le chemin de Somerset à Halifax devrait être prolongé jusqu'au lac St. François. La prolongation de ce chemin procurerait des facilités de transport à un nombre déjà considérable de hardis pionniers, dans les environs du lac St. François, et ouvrirait l'accès à une grande étendue d'excellentes terres appartenant à la couronne, dans les townships de Ireland, Colrairie, Priece, Adstock, Lambton et Aylmer, et diminuerait de près de moitié la distance et de plus de moitié le temps, du trajet de Lambton et de ses environs à Québec.

M. *Poudrier* croit que pour compléter ces deux chemins, il faudrait, pour le premier, la somme de £200, et pour le second celle de £680; mais il est possible que dans cette dernière somme, M. *Poudrier* comprenne la somme de travail que les personnes désignées au procès-verbal mentionné plus haut, seront tenues de fournir.

COMTE DE LOTBINIERE.

Chemin de Ste. Croix.

Antoine Monfét, conducteur.

Somme appropriée	£400	0	0
Somme payée au conducteur.....	400	0	0

Ce chemin est une continuation de la route de Ste. Croix, depuis le chemin de fer de Québec et Richmond, jusqu'au chemin Gosford. Sa longueur est de 5 milles 5 arpents et 7 perches et a été entièrement ouverte. Mais un mille seulement peut être fréquenté par les voitures d'été, le reste n'est propre qu'aux voitures d'hiver.

M. Monfét croit que le chemin parachevé devra coûter £200 par mille, sans comprendre les ponts.

Tous les ponts, au nombre de sept ont été faits. La longueur de ces ponts est, terme moyen, 17½ pieds et coûteront ensemble, lors qu'ils seront finis, (les gardes-corps ne sont pas posés) à peu près £125.

Le terrain sur lequel passe ce chemin n'est pas avantageux, il est généralement bas, mais dans les parties plus élevées il est richement boisé en pin blanc, épinette blanche et rouge.

Les townships adjacents ont un bon sol et sont déjà bien établis.

Tout l'ouvrage a été fait à la journée.

Le chemin entier, et tel que projeté et ouvert est, dans la seigneurie Ste. Croix, appartenant aux Dames Ursulines de Québec.

Ce chemin est d'une utilité en ce qu'il est une voie de communication avec le chemin de fer.

M. Monfét croit qu'il ne faudra pas moins de £735 pour le parachever.

COMTE D'ARTHABASKA.

Chemin de Maddington

Messire Edouard Chabot, conducteur.

Somme appropriée.....	£350	0	0
Somme payée par le chef du département.....	300	0	0
Par ce bureau.....	50	8	0
	£350	0	0

Ce chemin a 12 milles de longueur, il a été ouvert en entier, il est bon et praticable pour les voitures d'été, son point de départ est à un mille de Ste. Gertrude, et il se termine aux établissements sur la rivière Bécancour.

Cinq ponts, dont la longueur varie de trente à quarante pieds, ont été construits dans ce chemin.

Tout l'ouvrage a été fait à la journée.

Le chemin entier est situé dans le township de Maddington.

Ce chemin est un de ceux qui devront le plus favoriser la colonisation, vu la qualité du sol et l'étendue de terrain encore inhabité qu'il traverse—Il est un de ceux qui aura absorbé proportionnellement le moins de deniers publics.

Messire Edouard Chabot, maintenant de l'évêché des Trois-Rivières et ci-devant curé de Ste. Gertrude, s'est chargé avec un zèle au-dessus de tout éloge de l'ouverture du chemin.

La somme de £350 ne suffisait pas pour compléter le chemin, il a réussi à se procurer de l'aide pour un montant considérable et au-delà de toute espérance. Les habitants des paroisses voisines lui ont donné pas moins de deux mille journées de travail et il a réussi de plus à obtenir en argent des souscriptions assez considérables. Un des propriétaires de ce township, M. Venant St. Germain, a contribué en argent pour £45.

Ce chemin ouvre une communication désirée depuis longtemps, entre ces townships et la ville des Trois-Rivières.

Il existe, près de ce chemin, plusieurs puits d'eau dont un surtout est assez considérable pour faire croire que, avant longtemps, il s'y fera un centre d'affaire important.

D'après les informations que j'ai pu me procurer, il faudrait à peu près une somme de £200 pour compléter ce chemin.

Quelques propriétaires dans ce township ont exprimé le désir que ce chemin fût érigé en chemin de péage, afin d'en assurer l'entretien.

COMTES DE NICOLET ET ARTHABASKA.

Chemin d'Aston.

Joseph Prince, conducteur

Somme appropriée.....	£400	0	0
Somme payée au conducteur.....	400	0	0

Le point de départ de ce chemin est au front du 12^{ème} rang d'Aston, entre les lots Nos. 15 et 16, et passe sur partie du township d'Aston, sur l'augmentation d'Aston et celle de Bulstrode et sera une voie de communication entre les paroisses de la rive sud du St. Laurent, vis-à-vis Trois-Rivières, et la station du chemin de fer, à St. Christophe d'Arthabaska.

La longueur est d'à peu près 27 milles.

L'étendue de chemin ouverte est de 10 milles, dans le township d'Aston et son augmentation, et de 2 milles dans l'augmentation du township de Bulstrode. Il a été ouvert jusqu'à la ligne de Horton et Bulstrode; la moitié du chemin peut être fréquentée par des voitures d'été et l'autre moitié par des voitures d'hiver seulement.

L'ouvrage a été fait à la journée.

Auene partie du chemin, ayant été complètement parachevée, M. Prince ne peut dire le coût probable d'un mille, terme moyen. Deux ponts ont été faits sur ce chemin, l'un de 135 pieds et l'autre de 145 de longueur, y compris les quais et terrasses, qui ont coûté, le premier £15 et le second £36. Il restera d'autres ponts très-considérables à faire, mais non sur les terres de la couronne et du clergé. Le terrain à travers lequel passe ce chemin, ainsi que celui auquel il peut conduire, sont généralement bons. Il en est de même des bois qui s'y trouvent en assez grande quantité et d'une assez bonne qualité.

M. Prince mentionne dans son rapport que nombre de jeunes gens attendent l'ouverture de ce chemin pour aller s'établir dans les townships mentionnés ci-dessus. Plusieurs même y sont déjà rendus. Ce chemin est la seule voie qu'il y ait pour communiquer de ces townships à la ville des Trois-Rivières et au chemin de fer de Québec et Richmond.

Il existe plusieurs pouvoirs d'eau dans l'augmentation de Horton, sur la Rivière du Loup.

La somme nécessaire pour compléter le chemin déjà commencé, serait dans l'opinion de M. Prince, de £350.

Ce chemin quoique non parachevé, est d'une grande utilité pour les habitants des townships dits les "bois francs," en ce qu'elle est, "dit M. Prince," une voie de communication courte et "commode pour aller aux Trois-Rivières" "où ils font une grande partie de leurs affaires."

M. Joseph Prince qui, dans l'hiver de 1854, par ordre de l'honorable A. N. Morin, a exploré le terrain sur lequel passe ce chemin dont il a conduit les travaux, a fait de son exploration un rapport habile et lumineux et dont je ferai l'extrait suivant. Dans tout le cours de son exploration, M. Prince n'a pas dû trouver un terrain également beau et avantageux, mais ce qu'il dit d'une grande partie de celui qu'il a parcouru mérite d'être connu des amis de la colonisation.

"De chaque côté du chemin, "dit M. Prince," tel que tracé, s'étend dans "le 12ème rang (d'Aston) un parti considérable de terre d'une excellente qualité, "où l'on verra sous peu, (si le chemin est fait) un grand nombre d'établissements "prospères.

"À droite en montant est une savane d'épinette rouge dont j'ai parlé plus "haut et qui est d'une étendue considérable. Le sol est de la meilleure qualité "et aisé à égoutter par un ruisseau important qui le traverse et qui quoi que plat "m'a paru avoir une chute assez rapide. Au reste, une preuve que cette savane "sera aisée à égoutter, c'est que, après les grandes pluies que nous avons eues "cet automne, ont peu presque partout sonder le terrain, sans rencontrer de "glace sous la neige. À gauche du tracé, toujours en montant, le sol sur trois "lots ou environ est un peu plus élevé, couvert de bois mêlé, pin, pruche, bois "franc, &c.; après ces trois lots le terrain est plus bas, jusqu'à la ligne de "Bulstrode; c'est encore une savane d'une qualité supérieure, quant au sol, "boisée en frêne, orme, cèdre etc., et peut-être très aisément égoutée par la "rivière Blanche, à l'extrémité de laquelle elle est située.

"En montant sur le 13ème rang, j'ai suivi la même direction, longeant "toujours la ligne latérale des lots Nos. 15 et 16. Au commencement on trouve "une pinrière mêlée de quelques pruches, bois long et bien fait; après trois "arpens, ou environ, on trouve un bois franc superbe qui se prolonge sans "beaucoup de changements jusqu'à trois ou quatre arpens dans le 14ème rang.

“ Ce bois franc s'étend à droite jusqu'au No. 20 ; (il n'a pas été fait d'exploration plus loin.) Le bois y est clair et bien fait, les recherches et les observations que j'y ai faites m'ont convaincu que le sol n'est pas rocheux.....
 “ Suivant toujours la même direction sur un terrain semblable, je traversai à environ huit arpens, la grande ligne qui sépare le township d'Aston de l'augmentation de Bulstrode vers le milieu du huitième rang de la dite augmentation. A cet endroit nous nous trouvons sur une légère élévation couverte d'un beau bois franc, hêtre, merisier et érable surtout en quantité.”

COMTES DE ST. MAURICE ET MASKINONGE.

Chemin de St. Didace, Caxton et de Hunterstown.

P. C. Rivard, conducteur.

Somme appropriée pour le 1er chemin.....	£159	0	0
Do 2me	609	0	0
Do 3me	200	0	0
	£950	0	0
Somme payée au conducteur par le département à Québec.....	£100	0	0
Par ce bureau.....	326	13	1
	£926	13	1

1o. La longueur projetée du chemin de St. Didace est de 2½ milles, il a été ouvert en entier, et est praticable pour les voitures d'été. Une partie de ce chemin se trouve dans la seigneurie ou Fief Lanaudière, mais il est impossible d'en préciser l'étendue.

Le chemin a été fait à la journée.

Le point de départ de ce chemin est le ruisseau plât et son terme est à un pont, de 24 pieds de pontage, qui a coûté..... £7 10 0

2. Le chemin de Caxton commence au chemin de Shawinnigan, traverse St. Etienne, St. Barnabé, St. Paulin et se termine chez le nommé Jos. Trépanier, dans Ste. Ursule.

La longueur projeté de ce chemin est de 11 milles et 11 arpents ; cinq milles et quatre arpents ont été parachevés et sont praticables pour des voitures d'été.

Il y a un pont de construit dans ce chemin sur la Rivière Machiche, de 80 pieds de pontage, et qui a coûté £60. Un autre pont, sur la Rivière du Loup de 100 pieds de pontage, dont le coût a été de £106.

3o. Le point de départ du chemin de Hunterstown est vis-à-vis la concession appelée le Bout du Monde, et son terme est dans l'intérieure de Hunterstown. La longueur projetée du chemin est de 6½ milles, dont quatre mille ont été parachevés et sont propres au roulage.

Il a été fait dans ce chemin 5 ponts, dont le coût s'élève à environ £30 et on a construit pour la traverse de la Rivière du Loup, un bac qui a coûté £20.

Dans les environs du chemin de Caxton, le terrain est sablonneux et les bois sont, en partie bois franc et en partie bois mêlé.

Dans St. Didace se trouve une chaîne de montagnes rocheuses.

Dans Hunterstown on trouve du terrain de la meilleure qualité, couvert de bois franc, de bois mêlée, et de beaucoup d'épinette rouge.

Il y a dans Hunterstown trois bons pouvoirs d'eau.

M. P. C. Rivard prétend avoir rencontré dans Hunterstown une mine de fer qu'il croit considérable, et dans Caxton une superbe carrière de pierre à chaux. Dans Caxton il reste à faire 6 milles et 5 arpents de chemin. Coût des chemins achevés, £60 par mille, terme moyen. L'ouvrage a été fait à la journée dans ces deux chemins, comme dans le premier.

COMTE DE BERTHIER.

Chemin de Brandon.

Amable Jetté, conducteur.

Somme appropriée,..... £400 0 0
 Somme payée au conducteur,..... 400 0 0

Ce chemin est entièrement dans le township de Brandon, commence au 4e rang No. 18, et se termine au 9e rang sur le No. 19, ce qui forme cinq milles, dont 4 milles sont de 20 pieds de large, et 1 mille de 12 à 15 seulement. Toute cette étendue peut être fréquentée par toute espèce de voitures, même le dernier mille. Le coût par mille, sans y comprendre les ponts, a été de £66.

Le chemin a été fait à la journée.

Il a été fait sur ce chemin neuf ponts, dont la longueur varie de 5 à 40 pieds et qui ont coûté 3s. 9d. par pieds.

“Le terrain dans les environs est rocheux, dit “M. Amable Jetté, conducteur de ce chemin,” on y voit des caps de pierre nue, cependant, “ajoute-t-il, au pied de ces caps se trouve une bonne terre jaune. Les bois sont d’érable, hêtre, “épinette, pruche.” Dans une récente exploration on a trouvé que, du 9e au 14e rang et même jusqu’à 3 milles en profondeur de ce dernier rang vers l’ouest, et jusque dans la seigneurie Ramsay, le terrain était plus uni et plus propre à la formation d’établissements.

Depuis que ce chemin est ouvert, grand nombre de personnes ont visité les terres adjacentes, plusieurs s’y sont établies, quelques unes sur le 11e rang même, quoique le chemin se termine au 9e.

Il y a dans le 11e rang un pouvoir d’eau qui, sans être bien fort, peut néanmoins rendre des services aux colons.

Pour ouvrir à la colonisation le terrain uni qui se trouve en arrière de Brandon, M. Jetté pense qu’il faudrait prolonger le chemin actuel de 7 milles, et il croit que la somme de £525 suffirait pour cet objet.

COMTE DE JOLIETTE.

Deux chemins dans Cathcart.

Laurent Desaulnier, conducteur.

Somme appropriée,..... £650 0 0
 Somme payée au conducteur,..... 600 0 0

La longueur projetée de ces deux chemins est de 9 milles, et celle qui est parachevée est de 7½ moins 5 chaînes.

Les deux chemins sont dans le township de Cathcart. L’un part de la frontière du lot No. 21, dans le 4e rang, et traverse la Rivière l’Assomption au milieu du 5e rang sur le No. 27, se continue et est parachevé jusqu’au No. 34, dans le 6e rang.

L'autre part de la frontière du lot No. 7, dans le 4e rang, et est parachevé jusque sur le lot No. 9 dans le 6e rang.

La longueur de ces chemins, $7\frac{1}{4}$ milles moins 5 chaînes, est praticable pour les voitures d'été.

Il a coûté, terme moyen, £77 par mille, sans y comprendre les ponts, dont les frais de construction se sont élevés à £23 17 10. Il reste cependant plusieurs petits ponts à faire qui sont évalués à £2 10s.

L'ouvrage a été fait à la journée.

Les $\frac{2}{3}$ environ du terrain où passent ces chemins sont aisés à cultiver quoique rocheux. Le sol est d'une bonne qualité. Le bois y est gros et mêlé; on y trouve érable, hêtre, épinette, pruche, cèdre et pin.

Les terrains sont meilleurs en profondeur qu'ils ne le sont au commencement des chemins, et se continuent tels jusqu'au 9e rang.

Les environs offrent une grande étendue de bien bonnes terres.

Les terres par où passent ces chemins sont déjà presque toutes prises.

La somme de £130 à £140 serait nécessaire pour compléter les deux chemins.

COMTE DE MONTCALM.

Chemin de Chertsey.

Alexander Daly, conducteur.

Somme appropriée.....	£600 0 0
Somme payée au conducteur.....	385 15 4½

Ce chemin est entièrement situé dans le township de Chertsey, il commence sur le No. 24, au front du 4e rang et se termine dans la profondeur du lot No. 8, du sixième rang. Il a coûté £53 3s 4d., par mille. Tout l'ouvrage qui a été fait dans ce chemin, l'a été à la journée.

La longueur projetée de ce chemin est de à peu près $11\frac{1}{2}$ milles, mais $5\frac{1}{2}$ milles, moins 20 chaînes, ont été ouverts seulement.

La longueur des deux ponts qui ont été construits sur les cheuaux nord et sud de la rivière Lacouareau est de 300 pieds et le conducteur de ces travaux, M. Alexander Daly, croit qu'ils sont élevés de 4 à 5 pieds au dessus des plus hautes eaux. Le pont sur la Rivière Lafontaine à 120 pieds de long et est élevé de 8 à 10 pieds au-dessus des plus hautes eaux. Il se trouve encore deux autres ponts, de 50 pieds chaque, sur des ruisseaux. Le coût des cinq ponts ensemble est de £82 8s 6d.

Le terrain que traverse ce chemin, ainsi que celui vers lequel il doit être conduit, est bon; bien fourni de gros bois de pin, épinette, érable, cèdre, bouleau, etc.

M. Daly prétend qu'à peu près les trois quarts du terrain sont propres à la culture. Ce chemin lorsqu'il sera complété sera très-utile à la colonisation.

On trouve dans ces environs de nombreux et très bons puits d'eau.

En conséquence de plaintes portées contre M. Alexander Daly, conducteur des travaux de ce chemin, les travaux ont été suspendus le 24 août dernier et j'ai reçu de l'honorable A. N. Morin, alors commissaire, instruction de faire une enquête sur l'administration du dit M. Alexander Daly.

L'enquête est commencée et j'ai même visité le chemin, mais une chute de neige, de 5 ou 6 poncees d'épaisseur, survenue la veille de mon arrivée à Rawdon le 8 novembre, ne m'a pas permis de l'examiner de manière à constater l'état de sa confection. Quand aux ponts sur la rivière Lacouareau, les plaigants prétendent qu'ils ne sont pas suffisamment élevés pour être à l'abri des dangers des

eaux, et *M. Daly* affirme le contraire. Comme il n'y a qu'une seule famille résidente auprès du pont, je n'ai pu avoir, lors de ma visite des lieux, des renseignements satisfaisants sur la crue des eaux de cette rivière.

Avant mon départ de Rawdon cependant, je chargeai quelques personnes de me faire parvenir des renseignements et tout dernièrement encore j'ai pris des moyens d'en obtenir de plus positifs que ceux que j'ai eus jusqu'ici. J'adopterai, si le cas l'exige, des moyens de mettre le pont en sûreté, dès que j'aurai pu obtenir des données qui puissent justifier les dépenses qu'il me faudra faire pour cet objet.

COMTE DE MONTCALM.

Chemin de Wexford.

Joseph Lambert, conducteur.

Somme appropriée.....	£200	0	0
Somme payée au conducteur.....	200	0	0

Ce chemin commence au front du No. 48, 2e rang de Wexford, traverse les 2e, 3e, 4e rangs et partie du cinquième, où il se termine.

Il a 3 $\frac{3}{4}$ milles de longueur et est dans toute cette étendue propre au roulage. Il a coûté, terme moyen, £47 par mille, non compris les pontages qui, étant de 765 pieds de long, ont coûté £28.

Les travaux ont été faits à la journée. Sur les hauteurs que traverse ce chemin le terrain est généralement bon, mais rocheux; couvert d'érable, hêtre et merisier. Dans les savanes se trouvent quelques pins de bonne qualité, mais le sol y est peu propre à la culture.

Monsieur Joseph Lambert qui a conduit ces travaux dit que, à quelques milles en profondeur, on trouve du bon terrain.

M. Magloire Granger qui a fait une exploration en arrière de Wexford et Chertsey parle si avantageusement des terrains qu'il a visités que je crois devoir donner ici une copie de son rapport.

“ Le 13 décembre 1852, je partis du 6e rang du township de Chertsey, en profondeur de celui de Rawdon, dirigeant ma course vers le nord, le long de la ligne de Wexford, et je trouvai au-delà de ces deux townships une vaste étendue de bonnes terres, couvertes de bois francs et autres bois indiquant une bonne qualité de sol. J'allai jusqu'à la source de la Rivière Lacouareau. De là entre un grand lac du même nom et la dite rivière, se trouve un terrain de la meilleure qualité, d'environ 8 milles en superficie, couvert du plus beau bois franc que l'on puisse voir, très propres à faire un riche établissement, (avec de plus les bords du grand Lac Lacouareau également convenables pour former un autre établissement.)”

“ J'ai été jusqu'à 30 milles au-delà de la source de la rivière, où je n'ai trouvé rien de bien avantageux.”

“ Pour revenir j'ai à peu près suivi la ligne nord-est de Chertsey, où j'ai trouvé un terrain de 20 milles de long, sur environ 6 de largeur, longeant la rivière en descendant, et qui formerait encore un superbe établissement, s'il y avait un chemin d'ouvert pour y aller.”

“ Le terrain n'offre aucune difficulté pour y pratiquer un bon chemin. Je ne pense pas qu'il coûte au-delà de £40 par mille.”

“ Ce chemin aurait environ 30 milles de longueur, car les terrains dont je viens de parler, ne se trouvent qu'à environ 25 milles du township de Shertsey et de celui de Wexford.”

“ Il y a un grand nombre de pouvoirs d'eau dans ces localités, et plusieurs lacs remplis de poissons et de g.bier aquatique.”

“ Il y a beaucoup de gros pins dans ces endroits et de bonne qualité.”

“ On peut remonter la rivière en canot en tous temps pendant l'été.”

“ Ce terrain mérite d'être exploré d'une manière plus particulière, et qu'on y pratique un chemin pour y aller.”

“ A mesure que le chemin se ferait je suis assuré que les terres se prendraient et y attireraient une grande population sans peu de temps, d'autant plus qu'il n'est pas difficile de pénétrer dans ces riches endroits encore dans l'état de nature.”

COMTE DE MONTCALM.

Chemin de Kilkenny et chemin de Beauport.

HUGH McADAM, conducteur.

Somme appropriée, pour le 1er chemin,.....	£130	0	0
Do do pour le 2nd. Do	91	0	0
	<u>£221</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
Somme payée au conducteur,.....	£218	12	4½

Le premier de ces chemins se trouve tout dans Kilkenny. Son point de départ est la ligne de division entre Kilkenny et Terrebonne. Trois milles et ¾ on été ouverts, mais 1¼ mille seulement a été achevé—2½ milles peuvent servir aux voitures d'été et 1¼ mille à celle d'hiver seulement.

M. McAdam évalue à £69, terme moyen, ce qu'il coûtera par mille, sans dire s'il entend qu'il peut être complété pour ce prix, dans toute sa longueur, mais il est probable que c'est ainsi qu'il l'entend.

Le terrain sur lequel passe ce chemin varie; étant graveleux sur les hauteurs, glaiseux et *loamy* dans les bas-fonds. Les bois sont mêlés aussi; mais les terres auxquelles ce chemin conduira, sont d'une bien meilleure qualité.

La prolongation de ce chemin jusqu'au Grand Lac serait d'un avantage assez important et ne coûterait probablement que de £100 à £120.

CHEMIN DE BEAUPORT.

Ce chemin est une route qui part du 11ème rang de Kilkenny, monte sur le 1er rang de Wexford, entre les Nos. 48 et 49; il a un peu plus d'un mille de long, se termine au front du 2ème rang et a coûté £76 le mille. Il y a dans cette route un pont de 50 pieds de longueur, dont les frais de construction se sont élevés à £12 7s.

L'ouvrage a été fait à la journée.

Cette route était grandement désirée comme voie de communication entre Kilkenny et Wexford, et favorisera beaucoup les établissements dans ce dernier townships. Elle est praticable pour les voitures d'été.

Le sol dans les environs est bon. Les pouvoirs d'eau sont nombreux. M. McAdam, me dit qu'on y voit des traces de mine de fer, de plomb et autres minéraux utiles.

COMTE TERREBONNE.

Chemin de Morin et Howard.

Robert Gilmour, conducteur.

Somme appropriée,.....	£200	0	0
Somme payée au conducteur,.....	200	0	0

Ce chemin entre les lots Nos. 20 et 31 au front du second rang du township Morin, et se dirige vers le township Howard. La longueur parochevée est de 3 milles et 16 chaines. On y a construit un pont de 108 pieds de long, dont le coût est de £23.

Le coût de chaque mille, terme moyen, est d'à peu près £60. Toute la longueur du chemin a déjà été pratiquée par des voitures à roues, l'automne dernier. Le sol dans les environs de ce chemin est excellent. Les bois sont mêlés, mais le bois franc domine.

Les terres dont les deux tiers sont érables, sont déjà toutes prises.

Si ce chemin était continué, il favoriserait grandement la colonisation dans les townships d'Howard et de Wentworth; le premier desquels doit être prochainement arpenté—à 24 chaines du point de départ du chemin, il y a un pouvoir d'eau considérable. Il y a une abondance de pierre à chaux, des deux côtés d'une petite rivière qui se trouve sur le troisième rang.

M. Gilmour dit avoir vu des traces de mine de fer et qu'il a raison de croire qu'elle se trouve en grande quantité dans les environs. Il a trouvé aussi du mica (dont il m'a envoyé un échantillon,) qu'il dit être très abondant, au pied d'une montagne, dans le 4ème rang du township Morin.

COMTE DE TERREBONNE.

Chemin du lac Latruite et améliorations dans les chemins du lac Rond et de la montagne du Sauvage.

L. E. Larque, conducteur.

Somme appropriée, pour le 1er chemin.....	£600	0	0
Do do pour le 2e chemin.....	75	0	0
Do do pour le 3e chemin.....	125	0	0
	£800	0	0
Somme payée au conducteur par le département à Québec.....	£241	0	0
Par ce bureau.....	175	0	0
	£416	0	0

La longueur projetée du chemin du lac Latruite est de 8 milles et 25 chaines. Il commence sur le lot No. 2, au cordon du 9e rang du township Morin, passe sur le côté nord du lac Latruite, entre dans le township de Beresford sur le 3e rang et se termine à la ligne nord-est de ce township. Ce chemin a été ouvert sur une étendue de 6½ milles.

Les améliorations dans le chemin du Lac Rond, dans le township d'Abercrombie et dans le chemin de la montagne du Sauvage, township Morin, ont été presque terminées sur une étendue de 3½ milles.

Les voitures d'été passent facilement dans les deux derniers chemins, et les 6½ milles dans Beresford ne sont propres qu'aux voitures d'hiver. Ces divers travaux ont été faits à la journée et le coût, terme moyen, est de £80 à £90 par mille pour cette partie des chemins qui a été presque terminée.

Trois ponts ont été construits dans le chemin du lac Latruite, le 1er sur la décharge du lac, de 25 pieds de longueur, a coûté £8, le 2e sur la décharge du Lac des Sables, d'une longueur de 60 pieds et posés sur des caisses, a 5 pieds au au-dessus des eaux, a nécessité une dépense de £20; enfin le 3e de 28 pieds de pontage a coûté à peu près £4.

La nature du sol par où passent ces chemins est de terre jaune, très-rocheuse et fertile. Les bois franes s'y trouvent en quantité sur les hauteurs ainsi que les bois mous dans les endroits bas.

Ces chemins sont considérés par M. Larocque de la plus grande utilité pour la colonisation de ces townships, et des townships situés au nord et à l'ouest de Beresford.

Il existe plusieurs poudoirs d'eau dans Beresford et sur les décharges des Lac des Sables et Morin.

M. Larocque évalue à £400 la somme qu'il faudrait pour parachever le chemin du lac Latruite, et de £400 à £500 pour terminer les améliorations dans les deux autres chemins.

COMTE D'ARGENTEUIL.

Chemin de Wentworth et d'Harrington.

Andrew Boa, conducteur.

Somme appropriée pour le chemin de Wentworth.....	£200	0	0
Somme appropriée pour le chemin d'Harrington.....	260	0	0
Somme payée au conducteur.....	£400	0	0
	£300	0	0

Le chemin de Wentworth commence au front du 2e rang, entre les Nos 21 et 22, et court en profondeur, dans une ligne à peu près droite, jusqu'au front du 9e rang, où il se termine sur le No 23, un peu à l'est du Lac Inchbrakie. La longueur est de neuf milles.

Neuf ponts, formant ensemble 324 pieds de pontage, y ont été construits.

Le chemin est débarassé du bois dans toute sa longueur sur une largeur de 15 à 20 pieds. M. Boa dit dans son rapport " quoique cette voie ait été faite en " chemin d'hiver, elle peut néanmoins servir en été. Elle est certainement meilleur que celle sur laquelle nous avons passé, depuis le 10e rang de Chatham, " au front du 2e rang de Wentworth, pour aller commencer nos travaux."

M. Boa représente les habitants qui résident sur ce dernier chemin, comme très-pauvres et incapables de faire leur chemin, il les recommande à la bienveillance du gouvernement.

Le terrain, sur le 1er mille du chemin de Wentworth est bon; sur les cinq mille suivants il est bien inégal et rocheux, mais sur le reste de la ligne du chemin un peu plus de 3 milles, il est bon, peu rocheux, plus uni et continue à être meilleur dans les profondeurs.

M. Sinclair, député arpentier provincial qui a exploré et tracé ce chemin rapporte qu'il a rencontré dans Wentworth de très-beau bois, propre à la manufacture de potass, et parle du cèdre qu'il a trouvé, comme étant le plus beau qu'il ait jamais vu. M. Boa qui était chargé de la surveillance de l'ouverture de

ces deux chemins, à mis dans celle du chemin de Wentworth toute l'activité et l'énergie qu'on peut désirer, mais l'état avancé de la saison où il a terminé ses travaux, ne lui a pas permis de commencer ceux du chemin de Harrington, dont l'ouverture a dû être remise à la saison prochaine.

COMTE DE L'OUTAOUAIS.

Chemin de St. André Avelin, Rippon et Hartwell.

Charles Majore, conducteur.

Somme appropriée	£225	0	0
Somme payée au conducteur.....	225	0	0

Ce chemin part de l'église de St. André Avelin, traverse une partie de Rippon et se termine au grand lac, dans Hartwell. Toute la longueur de ce chemin, 15 milles et 22 arpents a été ouverte et est praticable pour les voitures d'été. De ces 15 milles 22 arpents, huit milles se trouvent dans la seigneurie de la Petite Nation, 2 milles 22 arpents dans Rippon, et 3 milles dans Hartwell. Ce chemin a coûté, y compris les ponts £196. Un des ponts cependant, devra être refait plus élevé, vu qu'il est situé entre deux côtes très-raides qui devront être abaissées, afin de rendre là le chemin aussi facile qu'il est ailleurs.

Une somme de £30 suffira probablement pour cette amélioration. Tous les travaux de ce chemin ont été faits à la journée.

En suivant la ligne qui a été adoptée, le chemin se trouve être le plus direct possible entre le village de St. André et le Grand Lac, et on a pu se prévaloir de travaux considérables faits dans un chemin d'hiver par la maison Gilmour; ce qui a donné à M. Charles Majore, conducteur des travaux, les moyens d'ouvrir ce chemin avec la médiocre somme de £196.

Ce chemin ouvre une voie de communication entre les établissements déjà commencés sur le Grand Lac, dans Hartwell, et ceux des bords de l'Outaouais. Il traverse un terrain presque entièrement cultivable, dont le sol est léger et qui est en plus grande partie couvert de bois franc.

Dans le township de Rippon, à un mille du chemin, il y a un ruisseau et une chute qui pourraient être utilisés. La plus grande partie du terrain qui borde ce chemin, tant dans la seigneurie de la Petite Nation que dans les townships de Rippon et Hartwell, a été demandée ou prise par les travailleurs et autres.

COMTE DE L'OUTAOUAIS.

Chemin de Lochaber à Derry.

John A. Cameron, explorateur.

Somme appropriée	£180	0	0
------------------------	------	---	---

L'explorateur n'a point été en faveur de ce chemin, le projet de l'ouverture a dû être abandonné pour les raisons que contient le rapport que m'a adressé M. Cameron, et dont j'ai donné ci-dessous un extrait.

“ Je regrette d'avoir à vous dire que je ne puis trouver une ligne convenable pour faire un chemin soit à Derry Est ou Rippon, à l'est de la Rivière Blanche, quoique j'aie fait explorer dans les deux directions.

“ Le terrain est montagneux, intersecté de lacs, de manière qu’il est impossible de faire un chemin dans l’une ou l’autre de ces directions. Ce serait une dépense inutile des deniers appropriés.

“ Notre représentant Alanson Cooke, écuier, a eu une entrevue avec l’honorable A. N. Morin, au sujet de cette appropriation et m’a écrit que ce monsieur désirait que vous suspendissiez toutes opérations jusqu’à considération ultérieure, et jusqu’à ce qu’il vous écrive sur ce sujet.”

COMTE DE L’OUTAOUAIS.

Chemin de Buckingham.

Hugh Gorman, conducteur.

Somme appropriée.....	£450 0 0
Somme payée au conducteur.....	275 0 0

Ce chemin par d’un point qui est à $\frac{1}{2}$ de mille au nord du village de Buckingham, et courant au nord, l’espace de 15 milles, il suit la rive Est de la Rivière au Lièvre, jusqu’à l’embouchure du ruisseau des prêtres, et de là suivant la vallée de ce ruisseau, jusqu’à la ligne ouest du township de Portland, il va se terminer dans Wakefield, sur la rive de la rivière Gatineau.

Ce chemin, tel que projeté, doit avoir 37 milles de longueur.

Du point de départ il a été fait 10 milles de chemin qui sont dans un état passable, même pour les voitures d’été, et qui ont été faits pour la somme de £213 19s 6d., c’est-à-dire £21 8s. par mille, terme moyen. Dans cette somme doivent être compris les frais de 9 ponts qui ont été construits. La balance qui reste sera employée aussitôt que la saison et l’état du terrain le permettront.

Dans les environs du chemin, dans le township de Buckingham, le terrain est généralement bon. Le bois y est mêlé, on y trouve du pin et des bois francs.

La partie du chemin qui est dans la vallée du ruisseau des Prêtres, depuis la Rivière au Lièvre, jusqu’à la rivière Gatineau, passe auprès de savanes et de lacs, et le terrain y est susceptible d’un haut état de culture. Le pin y est commun, et on y rencontre des coteaux en bois franc.

COMTE D’OTTAWA.

Chemin de Derry.

R. D. Ackert, conducteur.

Somme appropriée.....	£150 0 0
Somme payée au conducteur.....	150 0 0

Ce chemin commence à un point dans le chemin de Buckingham, dans le township de Portland, à une distance de 10 milles du village de Buckingham et court à l’Est, dans le township de Derry.

La longueur totale est de 10 milles. Les premiers $3\frac{1}{2}$ milles sont débarrassés (les souches mêmes étant arrachées), et en plusieurs endroits des fossés ont été faits de chaque côté du chemin. Le $1\frac{1}{2}$ mille suivant étant un terrain d’alluvion, occasionné par une chaussée de Castor (Beaver meadow) a été fossoyé d’un côté et est praticable pour les voitures d’été. Les derniers 5 milles sont débarrassés sur une argeur de 25 à 30 pieds.

Le 4 janvier dernier, M. Aekert m'a écrit : " Le chemin est passablement bon dans toute sa longueur, et vous verrez que je n'ai dépensé que £134 12s. 3d., ce qui me laisse une balance entre les mains de £15 7s. 9d. que je me propose d'employer sur le chemin au printemps prochain, pour quelques améliorations mentionnées plus haut."

Le terrain, le long du chemin, est cependant, généralement uni, bien arrosé et bien boisé. Le bois frane y domine et on y trouve çà et là du pin.

COMTE DE L'OUTAOUAIS.

Chemin de Templeton.

Thomas Kennedy, explorateur.

Somme appropriée..... £150 0 0

Ce chemin, tel que projeté, devait partir " d'un point aux environs des moulins de Perkins, dans le township de Templeton et intersecter la ligne projetée de Ga-tineau, auprès du ruisseau du Cerf."

M. Kennedy a prolongé son exploration jusqu'à une distance de 23 $\frac{3}{4}$ milles. Dans toute cette étendue il n'a rencontré qu'une savane de 28 perches de largeur et de plus de 18 pouces de profondeur.

Trois ponts seulement seront nécessaires : la longueur d'aucun n'excédera pas 12 pieds.

Sur la ligne on rencontre 3 établissements ou *éclaircis* d'un demi mille chacun, le dernier se trouvant sur le 16^me mille.

Il n'y a qu'une côte qui exigera du travail, elle est située auprès des moulins de Perkins.

M. Kennedy croit, ainsi que les hommes qui l'ont accompagné, que le terrain, sur une étendue de 17 milles en longueur, est propre à former des établissements. Le bois frane y est le plus commun.

Quant aux autres 6 $\frac{3}{4}$ milles qu'il a parcourus, les $\frac{3}{4}$ du terrain lui ont paru propres à la culture.

À peu de distance de cette ligne, il y a 3 pouvoirs d'eau qui sont à quelques milles les uns des autres.

D'après ce rapport, cette ligne de chemin serait très-avantageuse et mériterait une attention particulière.

COMTE DE L'OUTAOUAIS.

Chemin de Hull à la Rivière Déserte.

J. J. Roney, explorateur.

Somme appropriée..... £900 0 0

L'exploration de ce chemin a été offerte à plusieurs personnes et refusée.

La distance est supposée être d'un point à l'autre de 60 milles.

M. Roney, député arpenteur provincial, a été finalement chargé de faire l'exploration et fera rapport prochainement.

COMTES DE PONTIAC ET DE L'OUTAOUAIS.

Chemin d'Onslow et Masham.

Somme appropriée..... £225 0 0

Devant commencer à peu près à 6 milles au nord des moulins de M. Egan dans le township d'Onslow et à l'embouchure de la rivière Quego, et courant au nord à travers le township d'Aldfield, près du moulin de Trempe, dans le township de Masham, distance supposée 15 milles.

Exploration offerte et non acceptée.

COMTE DE PONTIAC.

Chemin de Bristol à Thorne.

A. Stewart, explorateur.

De la profondeur du township de Bristol, dans le township de Thorne, devant intersecter la ligne du chemin projeté de Clarendon, distance à peu près quinze milles.

Il avait d'abord été projeté d'approprier une somme de £225 pour ce chemin, mais l'appropriation n'eut pas lieu parce que les renseignements suffisants manquaient. Plus tard, après une exploration, il fut décidé que le chemin serait ouvert à même les fonds appropriés et non employés pour l'Outaouais, comme tous les autres chemins dans l'Outaouais—en chemin d'hiver.

Deux personnes me furent recommandées pour en surveiller l'ouverture, ces deux personnes ne s'entendirent pas pour accepter conjointement la surveillance qui leur fut proposée ; il en résulta des délais qui empêchèrent d'organiser ce chantier.

Pour expliquer les délais survenus dans l'organisation du personnel nécessaire pour ouvrir quelques uns des chemins sur l'Outaouais, je dois dire que plusieurs des personnes qui avaient été recommandées, soit pour explorer, soit pour ouvrir ces chemins, et auxquels on a offert ces charges, ayant pour une raison ou pour une autre, refusé de les accepter, je communiquai à John Egan, écuyer, M. P. P., les difficultés que je rencontrai, et ce Monsieur, qui en savait quelque chose d'avance, m'écrivit comme suit :—

Montréal, 26 août 1854.

MONSIEUR.—“ Permettez-moi de vous dire que j'ai écrit à plusieurs Messieurs du comté de Pontiac au sujet des chemins. Je crois qu'il sera avantageux de suspendre l'emploi des deniers jusqu'à ce que je puisse me procurer pour vous d'autres informations qui, dans mon opinion, vous mettront en état d'employer l'argent où les habitants le désirent, et aussi conformément aux vues du gouvernement.

“ Quoique les sommes appropriées soient petites, en les dépensant dans des lieux où elles pourraient procurer quelques facilités, il n'y aura, d'après la connaissance que j'ai des colons, aucune raison de plaintes.

“ J'ai la confiance qu'ils auront toute la disposition possible à vous aider à ouvrir des chemins conduisant aux townships qui sont dans les profondeurs.

“ Je vous remercie de votre attention et aussi pour l'activité que vous déployez dans l'exécution de vos devoirs.

“ J'ai l'honneur d'être,

(Signé),

“ JOHN EGAN.

“ T. Boutillier, écuyer,
“ Inspecteur des Agences.” }
}

COMTE DE PONTIAC.

Chemin du Calumet à la Rivière à la Loutre

Thomas Wilson, conducteur.

Somme appropriée.....	£375 0 0
Somme payée au conducteur.....	147 11 1

Ce chemin commence sur la rivière Ottawa, près de chez Brizard, vis-à-vis l'église du Calumet, et se termine au lac à la Loutre, au dépôt de M. Gil-mour et Cie., parcourant une distance de 20 milles. Ce chemin passe à travers une partie de deux concessions de Litchfield, traverse tout le township de Cla-rendon et partie de Thorne. Il est ouvert en chemin d'hiver l'espace de 12½ milles. Il a coûté, terme moyen, £16 par mille, sans y comprendre les ponts. Ce chemin passe par un sol de bonne qualité, tantôt léger et tantôt glaiseux. On trouve dans les environs de beau bois frane et du pin. A l'extrémité d'une ligne d'embranchement, qui a été explorée à l'ouest, se trouve une étendue assez considérable d'excellente terre. Ce chemin traversant une étendue de terre vacante, en arrière de localités bien établies, sera d'un grand secours, non seulement aux habitants qui sont en arrière de Clarendon et dans le township de Thorne, mais favorisera beaucoup la colonisation des terres dans les profondeurs. Il y a des pouvoirs d'eau dans les environs de ce chemin ; il y en a aussi dans le chemin d'embranchement dont il a été question plus haut.

COMTE DE PONTIAC.

Chemin du Calumet au fort William et à la rivière Creuse

J. B. Poupore, conducteur.

Somme appropriée.....	£600 0 0
Somme payée au conducteur.....	263 13 8

Ce chemin s'étend depuis la tête du Calumet, dans le township de Litch-field, jusqu'à l'embouchure de la rivière Creuse, dans le township de Sheen. Sa longueur projetée est de 49 milles.

Il a été ouvert l'espace de 31 milles, depuis la rivière Noire jusqu'à la rivière Creuse. Sur ces 31 milles, 11 sont praticables pour les voitures d'été.

Dans les 10 premiers milles de la rivière Noire en montant, plusieurs ponts ont été construits, dont un a 240 pieds de longueur et de 8 à 10 pieds de hau-teur, un autre a 233 pieds ; un autre de 90 et de 15 de hauteur ; enfin un qua-trième 160 pieds sur 20 pieds de hauteur et plusieurs autres petits ponts.

L'ouvrage a été fait à la journée, à l'exception d'une section de chemin dans Chichester, évaluée à £20, et d'un pont sur le ruisseau Nikabo, dans Wal-tham, qui ont été faits par contrats.

Ce chemin traverse les townships de Litchfield, Mensfield, Waltham, Chi-chester et Sheen.

Le terrain en général est d'alluvion, mêlé de sable et de gravois, et sablon-neux en quelques endroits.

Le sous-sol, d'après le rapport de M. Poupore, serait glaiseux. Il paraît qu'il y a dans les profondeurs une étendue de terre considérable qui serait propre à la culture.

Il y a des carrières de pierre à chaux dans Litchfield et Mansfield, et de beaux pouvoirs d'eau sur la rivière Coulouge, la rivière Noire, le ruisseau Nikabo et dans Chichester où M. Poupore a lui-même des moulins à seic.

On trouve dans ces localités des indices de fer et de plomb.

COMTE DE WOLFE.

Réparations dans le chemin Gosford.

Israël Rice, conducteur.

Somme appropriée.....	£75 0 0
Somme payée au conducteur.....	75 0 0

La longueur du chemin à réparer dans les townships de Ham, Garthby, et Wolfestown, est de 23 milles; de cette étendue 16 milles ont été réparés en partie.

L'ouvrage a été fait à la journée, à l'exception de 100 perches qui ont été réparés par contrat pour la somme de £15 courant. Toute cette partie du chemin peut être parcourue par des voitures d'été.

Deux ponts, l'un de 30 pieds de pontage, et l'autre de 20 pieds ont aussi été réparés. En sus de l'appropriation de £75, les habitants ont donné 35 journées de travail. Deux autres ponts de même dimension sont encore à réparer.

M. Rice considère les terrains par où passe ce chemin, comme très-propres à la culture. Aucun pouvoir d'eau ne se trouve précisément sur ce chemin, mais à une distance de 4 ou 5 milles, il en existe de très-étendus.

Il y a dans South-Ham une carrière très-étendue, et d'une valeur importante, de fer chromique, mentionné par M. W. E. Logan, géologue provincial, à la page 66 (version anglaise) de son rapport de progrès, dans les années 1849 et 1850.

M. Rice pense qu'avec les journées de travail qui devront être fournies par les habitants de ces townships, une somme de £50 suffira pour compléter les réparations dans le chemin.

COMTE D'ARTHABASKA ET DE WOLFE.

Chemin de Chester, Ham et Wolfestown.

P. N. Pacaud, conducteur :

Somme employée et prise sur celle de £5,000, appropriée pour les townships de l'Est.....	£626 19 3
Somme payée au conducteur.....	626 19 3

Ce chemin est une continuation du chemin Mégantie et doit être considéré comme un des plus importants des townships de l'Est, vu qu'il ouvre une communication directe entre le chemin de fer à Arthabaska et tous les établissements qui sont situés sur le chemin Mégantie et celui de St. François.

Il commença sur le chemin Craig, à un point qui se trouve à 24 chaînes et 67 mailles du ruisseau Poudrier, traverse le township de Chester dans le 9^e et 10^e rangs; de là il prend la ligne qui divise les townships de Wolfestown et de Ham, et la suit jusqu'au chemin Gosford.

Quoique j'aie donné à l'ouverture de ce chemin toute l'attention que son importance exigeait, il n'a pu cependant être commencé avant le 27 septembre dernier. M. Andrew Russell, qui a été chargé par le gouvernement de faire, dans les townships de l'Est, une exploration aussi étendue qu'importante, et qui s'est acquitté de ce devoir d'une manière remarquable, avait exploré dans l'automne de 1853 les parties des townships de Ham, Wolfestown et Chester, par lesquelles il était probable que ce chemin dût passer, mais une chute de neige d'un pied

d'épaisseur n'ayant pas permis à ce monsieur de faire un examen suffisant du terrain, il a recommandé lui-même " qu'un examen plus complet que celui qu'il " avait fait, eut lieu avant de fixer le chemin."

En conséquence, M. John Neilson, député arpenteur provincial, reçut instruction dans le cours de l'été dernier, de faire une nouvelle exploration. Le six septembre, je reçus de M. Neilson un rapport bien motivé et accompagné d'un plan sur lequel le chemin est tracé. Ces deux documents établissent d'une manière satisfaisante que l'opération de M. Neilson a été judiciairement faite. M. P. N. Pacaud fut chargé de l'ouverture du chemin et prié de mettre à l'exécution de cet ouvrage toute l'activité nécessaire pour pouvoir livrer cette voie de communication à l'usage du public au commencement de cet hiver.

M. Pacaud a réussi au-delà de ce que l'on pouvait espérer; le 1er décembre les travaux étaient terminés.

Ce chemin a 17 milles de longueur, est ouvert de 15 pieds de largeur, et a coûté à peu près £33 7s. 6d. par mille, terme moyen.

Dans le rapport que m'a transmis M. Pacaud se trouvent les judicieuses réflexions qui suivent, et que dans l'intérêt du colon et dans celui de cette localité, je citerai avec plaisir :

" Depuis le premier au 14e mille, inclusivement, il ne se rencontre pas un " seul lot de terre le long de ce chemin qui ne soit propre à la culture, et l'on en " rencontre dans cette grande étendue une assez grande quantité, dont la qua- " lité de la terre peut être comparée à celles des meilleures terres des townships " de l'Est; partout l'on y remarque une végétation vigoureuse, le bois y est clair " semé; mais beau et très gros, et se compose généralement d'érable, bois " blanc, noyer et frêne. Le colon, tout en défrichant sa terre, y trouverait dans " la seule fabrication des alcalis la substance de sa famille; Stanfold, Somerset " et Arthabaska aujourd'hui si prospères, en sont autant de preuves.

" Ce chemin se trouve coupé par plusieurs cours d'eau, parmi lesquels ils " s'en trouvent qui, par leur volume et l'élévation de leur chute, offrent une force " motrice capable d'alimenter et de mettre en activité des moulins à seies et à " farine assez considérables pour satisfaire à tous les besoins d'une nombreuse " et industrielle population.

" C'est par ce chemin que, laissant les trains du chemin de fer de Québec " et Richmond à Arthabaska, l'on pourra se rendre le plus facilement et le plus " directement aux lacs Aylmer, St. François et à la belle vallée du Mégantic. " Cet automne même la puissante compagnie de Black et Brown attendait l'ou- " verture de ce chemin pour transporter tous les objets nécessaires à leurs " chantiers du lac Noir."

M. Pacaud croit qu'il faudra £125 ou £150, par mille, pour compléter ce chemin.

COMTE DE COMPTON.

Chemins Mégantic et de St. François.

J. B. Coulombe et Bernard Garneau, conducteurs.

Somme employée, prise sur celle de £5000 appropriée
pour les townships de l'Est.... £3475 0 0

Dix-neuf milles du chemin Mégantic, à compter du chemin Gosford, avaient été faits par M. Arcand, c'est-à-dire jusqu'au No 18, dans Winslow, point que les moyens qui avaient été mis à la disposition de ce monsieur ne lui permirent pas de dépasser.

Ce chemin se trouvait sans issue, et comme il n'était pas certain qu'en ouvrant le chemin St. François jusqu'à la ligne entre Winslow et Lingwick on pût avoir dans Lingwick une continuation du chemin St. François, aussitôt qu'on l'eut désiré, et vu de plus que si on eut commencé les travaux dans le chemin St. François, les difficultés déjà très-grandes de pourvoir aux besoins des travailleurs, auraient été presque insurmontables par l'absence de voie de communication avec le chantier, il fut décidé que le chemin de Mégantie serait continué jusqu'à l'endroit appelé le dépôt ou Bruceville, sur la ligne du chemin de St. François, et qu'ensuite ce dernier chemin serait ouvert d'abord jusqu'à Lambton, et ensuite du côté de Lingwick.

Sur l'importance du chemin St. François et la nécessité d'ouvrir d'abord cette grande voie qui, en passant dans le centre des townships de l'Est, devait mettre en rapport les établissements de la rivière Chaudière avec ceux du lac Aylmer, Wotton, etc., et le chemin de fer à Arthabaska, il y avait unanimité d'opinion.

Dans le rapport de M. Andrew Russell, que j'ai eu l'occasion de citer, ce monsieur, en parlant du chemin St. François, dit : " Aux prix actuels de la main d'œuvre et des provisions, la confection du chemin St. François, suivant les directions ci-jointes, coûtera £205 du mille, terme moyen, sans comprendre 4 grands ponts. Ceci paraîtra une dépense considérable pour un seul chemin ; *mais je demande la permission d'exprimer la conviction que j'entretiens que les moyens futurs des établissements dans ce territoire dépendent beaucoup de la bonne confection de ce grand chemin.*"

Et dans une autre partie de son rapport, M. Russell ajoute : " Il (le chemin de St. François) fait partie d'un grand et principal chemin entre les anciennes paroisses qui sont sur la rivière Chaudière et le district de St. François, et comme tel, *il est même plus important que le chemin Mégantie.*"

Cette appréciation du chemin St. François par M. Russell, dont le rapport est pour la colonisation des townships de l'Est un précieux document, dût attirer l'attention spéciale du département des terres et il fut décidé, après mûre délibération, que l'ouverture de ce chemin serait entreprise immédiatement et conduite avec toute l'activité possible.

Messieurs J.-Bte. Coulombe et B. Garneau, nommés conducteurs, reçurent instruction d'engager autant d'hommes dont il serait possible de disposer avantageusement, et d'ouvrir le chantier sans délai ; et j'ai le plaisir de pouvoir vous donner sur cette importante voie de communication et sur cette partie du chemin de Mégantie qui y conduit, les détails qui suivent.

Le chemin Mégantie, ouvert par M. Areand, se terminant au No. 18 de Winslow, a été continué jusqu'au lieu appelé " le dépôt," sur la ligne du chemin de St. François, espace de 3 milles et 17 arpents.

La longueur projetée du chemin de St. François, à compter de Lambton, à la tête du lac St. François, jusqu'aux établissements de la compagnie dite " British American Land Company " dans le township de Lingwick, est de 18½ milles ; mais la compagnie doit faire cette partie du chemin qui se trouve dans Lingwick.

Dans la partie du chemin où le gouvernement avait à faire travailler, dans Winslow, 3 milles et 17 arpents ont été parachevés dans le chemin Mégantie, et, 8 milles et 16 arpents dans le chemin de St. François. Ces 11 milles et 5 arpents sont praticables pour les voitures d'été, et les 4 autres milles et 20 arpents du côté de Lingwick ne peuvent servir qu'aux voitures d'hiver.

Tout le chemin ensemble a coûté à peu près £180 le mille, terme moyen, sans comprendre les ponts.

Il ne faut pas cependant perdre de vue que, sur cette étendue de chemin, il s'en trouve au-delà de 4 milles qui ne sont pas parachevés, et que conséquemment,

lorsque ces 4 milles auront été complétés, le prix du mille, terme moyen, devra être plus élevé. Ceci néanmoins ne doit pas surprendre si l'on se rappelle que M. Andrew Russell a évalué la confection de ce chemin (de St. François,) à £205 du mille, sans comprendre dans cette évaluation le prix des 4 ponts principaux, et si l'on met en compte, surtout, le fait que dans le cours de l'été dernier la main-d'œuvre a été un tiers plus chère qu'elle ne l'était lorsque M. Russell, en 1853, a fait son exploration et évalué la confection de ce chemin.

On a rencontré dans ce chemin 8 savanes qui ont nécessité, ensemble, 57 arpents de pontages, avec fossés de chaque côté du chemin et 28 arpents de *décharges* pour égoutter ces fossés.

"Nous avons," disent M. Coulombe et Garneau, "rencontré beaucoup de difficultés, particulièrement dans les 2 premiers milles, par la grande quantité de grosses pierres que nous ne pouvions remuer, et qu'il a fallu ou miner ou faire casser par le feu ou enterrer."

La plus grande partie de ces pontages, causes de destruction pour les animaux de trait, les voitures et les matières de transport, ont été presque tous couverts de terre.

Il a été construit sur ce chemin 7 ponts.

1 de 20 pieds de pontage qui a coûté.....	£ 6 5 0
1 " 48 do do do	118 0 0
1 " 33 do do do	81 0 0
1 " 42 do do do	109 0 0
1 " 41 do do do	40 0 0
1 " 100 do do do	96 0 0
1 " 123 do do do	104 0 0

£554 5 0

Tout l'ouvrage a été fait à la journée.

"Le terrain sur lequel passent ces chemins, disent MM. Garneau et Coulombe, est en grande partie d'une excellente qualité, quoique rocheux.

"Les terres hautes offrent principalement un grand avantage à la colonisation, elles sont couvertes de mérisiers, d'ormes, de frênes, d'érables et de bois francs.

"On trouve sur les terrains bas et dans les savanes dont ces chemins sont en plusieurs endroits traversés, le pin, l'épinette rouge et blanche et le cèdre."

"Ces chemins (cette partie du chemin de Mégantic et le chemin de St. François) offrent beaucoup d'avantages aux colons qui sont établis dans Winslow et aux voyageurs; ils ouvrent une voie de communication dans le cœur des townships, relient les établissements de la rivière Chaudière à ceux des lacs St. François et Aylmer, et aussi ouvre une communication, par le moyen du chemin de Chester et Ham, avec le chemin de fer de Québec et Richmond."

Déjà trois magasins ont été ouverts à Bruceville, centre du township de Winslow, sur le chemin de St. François. On trouve dans les environs de ce chemin 4 pouvoirs d'eau sur les différentes branches de la rivière Felton.

M. Garneau, dans une lettre du 30 janvier dernier, me dit que 150 Canadiens, émigrés aux Etats-Unis depuis plusieurs années, sont venus visiter les terres situées auprès du chemin de St. François et du chemin projeté de Mégantic, et sont repartis satisfaits et disposés à revenir prendre des terres, si le chemin Mégantic est continué jusqu'au lac de ce nom; quelques-uns y ont même déjà pris des terres.

Il y a dans Stratford, dont les établissements sont tous récents, des colons qui ont récolté 60, 70, et un 80 minots de blé cette année même; deux autres ont récolté l'un 500, l'autre 700 minots de patates. Un colon a refusé £300 pour sa terre. Quelle indication plus positive pourrait-on désirer de la prospérité future des colons de ces localités, pour peu qu'ils soient aidés dans leurs courageuses entreprises?

Messieurs Conlombe et Garneau pensent que £466 compléteront le chemin de St. François, en comprenant la construction du pont sur la rivière à la tête du lac St. François.

D'après tous les rapports que j'ai eus sur les environs du lac Mégantic, il paraîtrait que les bois et le sol y sont très-avantageux et que la continuation du chemin jusqu'au lac, serait suivie immédiatement de nombreux établissements. Quatorze milles de ce dernier chemin restent à faire seulement.

Messieurs Coulombe et Garneau, qui ont acquis une expérience sur laquelle on peut compter, croient que £200 par mille, sans comprendre la construction des ponts, seraient nécessaires pour faire ce chemin.

Ils ne me disent pas quels sont le nombre et la valeur de ces ponts; mais en consultant le rapport de M. Russell, j'ai pu me convaincre que ces ponts n'étaient pas considérables et qu'une somme d'à peu près £100 à £125 suffirait pour les construire.

COMTE DE WOLFE.

Chemin de Weedon.

J. Eusèbe Côté, conducteur.

Somme appropriée.....	£57	17	0
(Sur celle de £ 5000 destinée aux townships de l'Est)			
Somme payée au constructeur.....	£57	17	0

Dans le township de Weedon se trouve un lopin de terre assez important par son étendue et sa qualité, appartenant à la couronne.

Depuis 8 ou 10 ans, des établissements ont été commencés dans ce township, dont une grande partie appartient à la compagnie des terres; mais située à 12 lieues de Sherbrooke, et n'ayant qu'un bien mauvais chemin pour communiquer avec cette ville et n'en ayant aucun pour communiquer avec d'autres lieux de commerce, ce township se trouvait dans un isolement complet.

Quoique des travaux très-dispendieux eussent déjà été faits par les résidants et la compagnie des terres, ce chemin était encore dans un état à peu près impraticable, même dans la meilleure partie de l'été.

Dans le cours de l'été dernier, les habitants de ce township, mus par un esprit d'entreprise bien louable, se sont cotisés au montant d'à peu près £200 pour améliorer leur chemin; et £57 10s. des deniers publics leur ont été donnés en aide. Avec cette dernière somme, M. Côté a ouvert 1 mille de chemin dans Dudswell, et en a amélioré un autre, et a fait un pont dans le même township, lequel a coûté £5 10s.

Sur la rivière aux Canards, dans le township de Weedon, il a construit un autre pont dont les frais se sont élevés à £15, et a fait $\frac{1}{4}$ de mille de chemin dans une savane.

Weedon est un des plus beaux townships de l'Est. Les établissements y sont faits par des canadiens français et sont dans un état tout à fait florissant. Les habitants de ce township sont loin de craindre les taxes; ils comprennent au contraire qu'une taxe générale appliquée et employée par eux dans leur township, est le moyen le plus sûr et le plus expéditif de faire progresser leurs améliorations locales et leur prospérité individuelle.

COMTE DE SHERBROOKE ET SHEFFORD.

Chemin d'Orford.

George Bonnallie, conducteur.

Somme appropriée.....	£150	0	0
Somme payée au conducteur.....	150	0	0

C'est du poteau qui divise les Nos. 4 et 5 du 18^e rang d'Oxford, que part ce chemin qui, longeant la ligne de division entre Orford et Stukeley, et entre Ely et l'Augmentation de Brompton, se termine au poteau du No. 11 du 1^{er} rang d'Ely. Le chemin a 5 milles de longueur, il n'est pas parachevé, mais quatre milles peuvent servir aux voitures à roues, et un mille aux voitures d'hiver seulement.

Les premiers 4 milles ont coûté £31 5s., et le dernier £25. L'ouvrage a été fait à la journée.

Le terrain adjacent est d'une excellente qualité, et les bois sont érables et mérisiers, en plus grande partie.

M. George Bonnallie croit que £500 sont nécessaires pour parachever ce chemin.

COMTE DE SHEFFORD.

Chemin dit "de Montréal".

Flavien R. Blanchard, conducteur.

Somme appropriée.....	£200	0	0
Somme payée au conducteur.....	100	0	0

Deux cents louis avaient été appropriés pour améliorer les communications entre Ely et Roxton. La partie qui exigeait le plus d'améliorations était celle qui se trouve entre le village de Roxton et la résidence de M. Bartlett, dans Ely, distance d'à peu près 9 milles. Avant de commencer à employer les deniers publics sur ce chemin, j'ai insisté sur ce que les intéressés à ce chemin, dont quelques-uns sont de grands propriétaires absents, fissent une partie des améliorations, et j'ai ensuite chargé M. Flavien R. Blanchard, d'Ely, de compléter les améliorations, au point de rendre ce chemin praticable. Quoique ce chemin ne soit pas parachevé, il peut néanmoins servir aux voitures d'été.

A peu près neuf milles de ce chemin, dont cinq dans Roxton, et à peu près 4 dans Ely, ont été réparés.

L'ouvrage a été fait à la journée, et n'a coûté que £100; laissant une balance disponible de £100 qui devra être employée à améliorer une autre voie de communication entre Roxton et Ely, aussitôt que la saison le permettra.

Il est facile, par ce qui précède, de se convaincre des avantages qui doivent résulter des dernières dispositions législatives en faveur de la colonisation.

De la somme de £30,000 octroyée pour aider à établir les terres vacantes, £23,646 9s. 5d. ont été dépensés et répartis comme suit :

Pour ponts, (autres que ceux qui se trouvent dans les nouveaux chemins ouverts).....	£1,715	10	0
Pour 168 $\frac{1}{4}$ milles d'anciens chemins réparés.....	3,092	7	0
Pour 342 $\frac{1}{2}$ milles de nouveaux chemins parachevés ou ouverts, y compris les ponts.....	18,838	12	5
	<u>£23,646</u>	<u>9</u>	<u>5</u>

Ce qui fait par chaque mille, terme moyen, une dépense d'à peu près £57.

Si le prix de la main-d'œuvre, extrêmement élevé l'an dernier, ont été celui des années précédentes, il aurait pu être fait au moins un tiers de plus d'ouvrage qu'il n'en a été fait. Néanmoins le résultat me paraît satisfaisant.

Quelques-uns des chemins mentionnés dans ce rapport sont finis, mais il en est qui ne le sont qu'en partie, et d'autres qui, pour être réellement utiles, exigent d'être prolongés.

En outre, plusieurs pétitions (voir l'appendice à la suite de ce rapport) demandent d'autres nouveaux chemins dont l'utilité est incontestable, et dont la confection devra être prise en considération.

Pour éviter des frais de nouvelles explorations, j'ai dû, autant que possible, chercher à obtenir des conducteurs des informations utiles, sur la nature des terrains où la prolongation de ces chemins pouvait conduire et des dépenses probables qu'elle occasionnerait; et je crois avoir obtenu de ces hommes pratiques et expérimentés des réponses sur l'exactitude desquelles il est raisonnable de compter.

D'après ces réponses, £25,111 seraient nécessaires pour compléter ou prolonger les routes commencées et en ouvrir quelques nouvelles. Mais je ne dois pas omettre de dire que quelques-uns des conducteurs n'ont pas répondu encore à ma circulaire, et que les demandes de quelques-uns d'eux grossiraient probablement cette somme. D'un autre côté aussi, je dois dire que lorsqu'un conducteur a placé le chiffre d'une somme entre un minimum et un maximum, j'ai invariablement pris en compte le maximum. Il est aussi, à part ces dernières améliorations, plusieurs nouveaux chemins dont l'ouverture est demandée et pour lesquels il faudrait une somme additionnelle s'il était jugé convenable de les ouvrir.

Je recommanderais, en vue de toutes ces considérations, qu'une somme de £30,000 fut de nouveau appropriée pour les mêmes fins que celles pour lesquelles une égale somme l'a déjà été par les actes de la 16^e Vic., chap. 155 et 156.

J'ai cherché aussi à obtenir des conducteurs, et j'ai obtenu dans le plus grand nombre de cas, des renseignements utiles sur l'étendue de terre arable, ou la nature des sols, des bois et autres ressources naturelles des localités que les chemins traversaient et de celles plus éloignées où ils pouvaient conduire.

J'ai inséré dans ce rapport ces utiles renseignements aussi brièvement que je l'ai pu, afin de ne pas trop le grossir, et j'ai dû les insérer parce que j'étais persuadé de la grande importance de ces renseignements pour la colonisation. Il m'a semblé tout naturel qu'en indiquant un chemin à quelqu'un, on devait lui dire où et à quoi il conduisait.

Il est peu de paroisses sur le bord de nos vastes forêts, si peu connues jusqu'ici, qui n'aient à quelques milles de leurs limites des terrains riches par leurs bois, par leurs sols, qui n'offrent aux capitaux, à l'industrie et à l'agriculture de nombreuses et heureuses chances d'exploitation.

Mais de toute cette immense superficie de terrain fertile que n'a point encore envahie l'agriculture, et qui très-certainement mérite toute entière l'attention vigilante du législateur, trois grandes sections ont attiré depuis quelques années une attention plus particulière; ce sont l'Ottawa, les townships de l'Est et le Saguenay.

L'Ottawa.

Sous ce titre, je comprends les comtés nouveaux de d'Argenteuil, de l'Ottawa et Pontiac.

Les richesses forestières de l'Ottawa sont immenses et n'ont peut-être leurs égales que dans le Saguenay.

Pour s'en faire une idée correcte, il faut avoir vu quelques-unes des constructions qui ont été faites par des particuliers, pour la descente et le sciage des bois.

En 1852, la valeur de ces constructions s'élevait à la somme de £331-723.

Une seule maison, celle de M. John Egan et Cie, engagée dans le commerce des bois, fournissait en 1852 de l'emploi à deux mille hommes pendant le cours de l'année, et elle employait 1,600 chevaux et bœufs, consommait 6,000 quarts de lards, 10,000 quarts de farine et soixante mille minots d'avoine.

Il existe dans l'Ottawa plusieurs compagnies aussi puissantes et un grand nombre d'autres qui ne laissent pas que d'être importantes.

C'est aux proportions qu'a prise le commerce dans cette section qu'est dû l'accroissement si rapide de la ville d'Ottawa, d'Aylmer et autres lieux.

On a cru qu'il était plus convenable et plus dans l'intérêt actuel de ne faire, dans l'Ottawa que des chemins d'hiver, afin qu'avec les sommes allouées, ils pussent pénétrer plus avant dans les profondeurs des terres. C'est ainsi que les chemins ont été demandés et qu'il a été ordonné de les faire. Les partis les plus directement intéressés dans l'ouverture des chemins ont paru désirer des voies pour exploiter les bois de construction plutôt que le sol. La question à décider maintenant est celle de savoir si, lorsque les appropriations actuelles auront été employées, dans ces vues purement commerciales, il ne conviendrait pas de donner à l'agriculture sa part de faveurs, en améliorant à l'aveur, de manière à les rendre praticables pour les voitures d'été, les chemins qui offriraient le plus d'avantages aux colons.

La somme de £3685 a été appropriée pour cette section du pays. Ce rapport donne un état de ce qui a été fait et de ce qu'il y aura à faire avec la balance non employée.

D'après le rapport que j'ai eu de M. J. E. Cameron, qui a été chargé de l'exploration pour tracer le chemin de Loehaber à Derry, il est probable qu'il faudra employer à d'autres améliorations la somme appropriée pour ce chemin.

Parmi les chemins projetés dans l'Ottawa, il en est un très-important, tant par la somme (£900) qui lui est destinée que par son étendue de 60 milles, depuis les derniers chemins d'Aylmer jusqu'à la rivière Déserte. Plusieurs personnes ont refusé d'explorer cette vaste étendue de terre; quelques-unes même ont donné pour raison de leur refus qu'il était inutile de tenter de passer un chemin dans la ligne projetée, *à travers des lacs et des montagnes.*

M. J. J. Roney s'est chargé de résoudre enfin le problème et j'aurai l'honneur de vous adresser le rapport de son exploration. D'après quelques rapports qui m'ont été transmis, il y aurait, auprès de plusieurs des chemins qui ont été tracés ou ouverts, des terrains très-étendus et d'une excellente qualité et qu'il importe beaucoup de rendre accessibles aux colons.

Si, à l'immense commerce qui se fait dans l'Ottawa, il était possible d'unir une agriculture aussi énergique et capable de subvenir, par ses propres ressources, aux besoins de sa population, le degré de prospérité auquel cette section parviendrait ne serait surpassé dans aucune partie du Canada.

Les townships de l'Est.

Les townships de l'Est sont bornés par les seigneuries qui sont au sud du St. Laurent, par celles qui sont à l'est du Richelieu, par la rivière Chaudière et la ligne provinciale. Leur population est de 94,275 âmes. Ils composent les huit comtés de Drummond, Mégantie, Missisquoi, Shefford, Sherbrooke, Stanstead, Arthabaska et Compton.

Les townships de l'Est ont depuis quelques années fait des progrès rapides et importants. Arthabaska, Stanfold et Somersset qui, il y a dix ans, étaient une

forêt non interrompue, ont aujourd'hui nombre de cultivateurs vivant dans l'aisance et des villages dont les maisons seraient un ornement dans ceux des seigneuries. Stanfold qui, tout dernièrement, voyait périr son pieux missionnaire à quelques arpents de sa chapelle, dans un marais à travers lequel passait le seul chemin du lieu, a aujourd'hui, non seulement d'excellentes voies de communication, mais encore, comme Arthabaska et Somerset, etc., un rail-route.

Nombre d'autres townships où s'est jetée notre vigoureuse race de Canadiens-français, suivent de près leurs devanciers, et n'auront bientôt rien à leur envier, si le gouvernement continue son œuvre de bienveillance et de justice envers les habitants des townships de l'Est.

La somme de £7275 a été appropriée pour les townships de l'Est; mais tels sont l'étendue du terrain et les besoins de la population qui s'y porte en grand nombre et sur tant de points différents, que cette somme est loin de suffir. Dans la répartition d'un octroi futur, je pense qu'il importera beaucoup de prendre en considération le fait de la grande affluence de colons dans ces townships et que l'ouverture des chemins, sous de semblables circonstances, doit marcher de pair avec le flot de l'immigration pour ne pas décourager le colon.

Mais en faisant cette suggestion, j'en dois faire une autre non moins importante; c'est celle d'amener à contribution, pour l'ouverture, la réparation et l'entretien des chemins, tous les propriétaires indistinctement. Le nombre de grands propriétaires, contre lesquels on a tant crié, est toujours bien considérable dans ces townships où ils sont un vrai fléau pour le colon, tout en absorbant dans la valeur progressive de leurs propriétés une trop forte partie de deniers publics.

Rien cependant ne me paraît plus facile à faire qu'une loi pour les contraindre également avec tous les autres propriétaires à contribuer aux améliorations publiques, et à celles surtout où le gouvernement prendrait l'initiative.

Que dans tous les cas où le gouvernement se propose d'ouvrir ou améliorer un chemin, en y contribuant avec des deniers publics, un officier *ad hoc* fasse un procès-verbal établissant l'étendue du chemin, le nombre des contribuables et le *quantum* de la contribution, qui ne devra excéder trois sols par acre, par année. Que ce procès-verbal, (s'il y a appel) soit définitivement confirmé par le chef du département des terres ou celui du bureau des travaux publics, ou par un juge des cours de circuit ou autre, obligé de tenir, pour cet objet, une cession spéciale à demande; qu'on adopte, dis-je, ce moyen de légaliser un chemin par une loi qui donne en même temps celui de s'emparer et de vendre les propriétés des contribuables retardataires, et alors nous aurons eu le bonheur de trouver un mode d'action exempt de délais et un moyen efficace de faire contribuer de grands et riches propriétaires à l'œuvre publique.

Il serait important aussi de pourvoir, d'une manière permanente, à la réparation et entretien des chemins en général par les propriétaires ou de les ériger en chemins de péage, lorsque après avoir été invité, le conseil municipal local aura négligé d'adopter des moyens de les faire réparer et entretenir pour l'avenir.

Le chemin de Wotton, entre autres, est un exemple de l'apathie qu'ont les gens en général pour ce travail, lorsqu'ils n'y sont pas contraints.

M. Arcand à qui la colonisation doit ce chemin, qui a été par lui très judicieusement tracé, l'a fait parachever avec beaucoup de soin, cependant aujourd'hui, ce chemin est loin d'être bon, tant il a été négligé. Quoiqu'il y ait des habitants résidents sur presque tous les lots qui le bordent il n'est pas encore verbalisé. Il est néanmoins la voie des habitants de Stratford, lac Aylmer, etc., au chemin de fer à Danville, et est conséquemment un des chemins les plus fréquentés et les plus importants des townships de l'Est.

Avant la construction du chemin de fer de Québec et Richmond, on a donné, dans les townships de l'Est, à tous les grands chemins qu'on y a ouverts, une direction générale vers quelques grands centres d'affaires, dans l'intérieur.

Maintenant on sent le besoin d'ouvrir des chemins à peu près à angles droits avec les anciens et se dirigeant, par la ligne la plus courte, vers le chemin de fer. Des chemins qui partiraient du lac St. François et même du lac Mégantic, et aussi de Tring, et qui atteindraient les points du railroad les plus rapprochés de ces lieux respectivement, rendraient d'importants services à la colonisation.

Je prends la liberté de recommander à votre attention l'importance des chemins St. François et Mégantic et de vous référer à ce qui en est dit sous le titre de chemin de St. François. Dans la partie du chemin qui a été faite par M. Arcand, se trouve la traverse du lac Aylmer qui, le printemps et l'automne, est pendant longtemps impraticable par les glaces qui y prennent aux premiers froids de l'automne et ne partent que tard le printemps. Un pont sur cette partie du chemin est devenu de la plus impérieuse nécessité.

M. J. G. Robertson, de la compagnie de l'Amérique Britannique du Nord, m'a informé que le chemin que la compagnie s'était engagée d'ouvrir, dans Lingwick, pour correspondre au chemin de St. François, dans Winslow, est maintenant ouvert et sera parachevé dans la saison prochaine.

En recommandant le chemin St. François, je dois aussi appeler votre attention sur la nécessité d'améliorer complètement le chemin Lambton qui, en réalité, ne fera qu'un seul et même chemin avec celui de St. François, l'un et l'autre conduisant au centre des townships de l'Est et dans cette partie où se trouve la plus grande étendue de terre vacante que possède la couronne.

Le Saguenay.

Le Saguenay, ce grand pays, contre lequel il n'a existé tant de préjugés que parce qu'il n'était qu'imparfaitement connu, a maintenant acquis, dans l'opinion publique, l'importance que méritent son sol, ses forêts, son climat, et sa vaste étendue.

Sa position géographique, par le 48^e de latitude nord, a fait croire que son climat n'était pas favorable à l'agriculture; mais depuis peu d'années, les observateurs et les faits ont démontré le contraire.

La lettre de M. Ballantyne, publiée dans un intéressant pamphlet, intitulé: "Le Saguenay," contient, sur ce sujet, des renseignements précieux qui, seuls, suffiraient pour donner une opinion favorable du climat de la vallée du lac St. Jean.

Mais les succès de l'agriculture dans les différentes parties du Saguenay, constatés par le recensement de 1851; les progrès des sociétés de colonisation dans le township Caron et dans les environs de Hébertville surtout, prouvent d'une manière incontestable que l'agriculture n'a là rien de plus à redouter que dans d'autres parties du Bas-Canada.

Dans le voyage que j'ai fait dans le Haut-Saguenay, l'année dernière, j'ai vu le 29 juin, dans le Grand-Brûlé, à quelques lieues de la Grande Baie, sur la terre d'un nommé McNicol, du mil qui, tout récemment épié, avait 30 pouces de hauteur.

Le même homme avait récolté en 1852, de 5 minots ensemencés de blé, 80 minots

6	do	do	d'orge	233	do
1½	do	do	d'avoine	44	do

Jean Côté du Grand-Brûlé avait récolté de 9 minots de semence d'orge, 311 minots.

Joseph Boudreault, du Bassin, avait récolté aussi en 1852, de 1½ minot de semence de bled, 42 minots,

8	do	do	d'orge	160	do
20	do	do	patates	368	do

Il y avait l'année dernière du blé d'épié chez Joseph Boudreault, le 25 juin.

En 1853, les érables, dans le township Mézy, y ont été entaillées le 26 mars ; et en 1854, le 5 avril. Ces faits sont bien de nature à persuader aux plus incrédules que le climat du Saguenay vaut bien du moins, celui de Québec. La débâcle sur le Saguenay n'a lieu, il est vrai, que dans la 1re semaine de mai, mais on doit se rappeler qu'elle a eu lieu souvent à cette époque à Québec ; et si des deux côtés du fleuve, à Québec et à la Pointe Lévi, les rives s'élevaient perpendiculairement comme au Saguenay, de 1500 pieds et couvraient de leurs ombres, pendant une partie du jour, la glace qui est à leurs pieds, la débâcle pourrait se faire à Québec plus tard même qu'au Saguenay. Il ne doit plus être question de s'enquérir si le climat du Saguenay est favorable ou non à l'agriculture, l'expérience a décidé pour l'affirmative.

L'auteur de l'excellent pamphlet que j'ai cité plus haut, donne, sur la douceur du climat, quelques raisonnements qui paraissent fondés, mais il est possible que le peu d'élévation de la vallée du lac St. Jean qui n'est, assure-t-on, que de 190 pieds au-dessus du niveau de la mer, soit pour quelque chose dans ce résultat, s'il est vrai que dans notre hémisphère, en Amérique, 500 pieds d'élévation équivalent, sous le rapport de la température, à 1 degré de latitude nord.

A part le commerce de bois que fait le Saguenay avec la province, 30 vaisseaux d'outre mer viennent se charger de bois à Chicoutimi et à la Grande Baie. L'exploitation des bois étant quelques fois très-lucrative, il importerait que les colons eussent les chances de ses bénéfices ; Mais pour les leur donner il y a peu de temps à perdre. Il est plus que probable que, avant longtemps, le nombre de maisons, faisant le commerce des bois augmentera et que les terrains les plus avantageusement situés, en seront dépouillés les premiers. Il conviendrait donc pour cette raison, et bien d'autres, qu'on adoptât quelques moyens de coloniser activement le Saguenay ; qu'on le fit occuper avant que les ressources naturelles n'aient subi une plus grande diminution.

Sur les £30,000 destinés à la colonisation, il a été appropriée :

1. Pour le chemin du lac St. Jean, au Portage des Roches.
2. " " de St. Urbain à la Grande Baie.
3. " " d'embranchement de Ste. Agnès au chemin de St. Urbain.
4. " améliorer le chemin de Ste. Agnès à la Grande Baie.
5. " un pont sur la rivière à Mars.
6. " un autre " " du Moulin.
7. " un bac " " à Valin,

une somme de £4,250, dont la plus grande partie a été employée ; la balance devant être tel qu'il est mentionné dans le présent rapport ; mais je vous prie d'observer que M. Hébert, qui a conduit les travaux du lac St. Jean, et que je considère comme un des hommes les plus compétents à donner une opinion dans le cas présent, porte à £3,750 la somme nécessaire pour compléter ce chemin, sans comprendre dans cette somme celle qu'il faudra pour construire les ponts dont la construction est évaluée par M. A. J. Russell, à £3181 15s.

MM. Fortin et Cimon, conducteurs des travaux dans le chemin de St. Urbain à la Grande Baie, et qui ont aussi en leur faveur l'expérience du travail et de la connaissance des lieux, disent qu'il faudra de £100 à £110 pour terminer les 48 milles de chemin qui leur reste à faire. En prenant le premium, £100, par mille, la somme totale nécessaire sera de £4800, pour ce second chemin.

Pour terminer et rendre praticable les deux seuls chemins de St. Urbain à la Grande Baie, et celui du Rapide des Roches au lac St. Jean, et construire les ponts, il faudrait donc la somme de £11,731.

Si cette somme ne peut être obtenue de la législature, la colonie du Saguenay n'aura rien, ou du moins presque rien gagné, par l'emploi de l'appropriation des £4250 mentionnés ci-dessus.

Si l'œuvre n'est pas entière, la faillite sera à peu près complète, et les colons que la foi et l'espérance dans des secours étrangers, auront transportés au milieu des forêts du Saguenay, n'auront plus qu'à abandonner la colonie ou à se résigner à y vivre dans l'isolement.

Dans le cas où il n'y aurait pas lieu d'espérer que cette somme de £ 11,731 fut octroyée pour la continuation de ces travaux déjà commencés, il deviendrait impérieux de chercher les moyens de pourvoir à ce que l'accomplissement d'une œuvre de circonstances et de nécessité absolue ne fut pas retardée, et je prendrai la liberté de suggérer un projet qui, s'il était adopté, mettrait à la disposition de l'exécutif des moyens pécuniaires plus considérables que des votes annuels du parlement ne le feraient et donnerait à ceux qui désireraient s'établir au Saguenay plus de confiance dans l'avenir.

D'après des calculs et des autorités auxquelles il est difficile de ne pas accorder sa confiance, il est constaté que, déduction faite du terrain supposé non arable, il reste encore une superficie de terre cultivable de 4,000,000 acres, ou 40,000 lots, de 100 acres chacun, que le gouvernement vend au prix d'un chelin l'acre. Maintenant, avec la conviction (que partageront tous ceux qui connaissent le Saguenay) que, si de bons chemins de communication étaient ouverts entre les anciens établissements et le Haut-Saguenay, les terres s'y vendraient alors plus facilement à 2s, qu'aujourd'hui à 1s., je proposerai une légère augmentation sur le prix de vente actuel, laquelle augmentation serait destinée, non seulement à faire des chemins, mais encore à faire des avances aux colons, pour la construction d'églises, etc., etc. Je suggérerais donc que le gouvernement empruntât une somme de £40,000 sur des débentures, payables dans 15 ans, avec le produit des ventes de terrain dans le Saguenay.

Il y a, comme on l'a vu, 40,000 lots de 100 acres chacun, de terre arable, que le gouvernement vend £5 le lot seulement.

Pour rembourser au gouvernement les £40,000 empruntés, il suffirait d'ajouter au prix de vente actuel d'un lot de 100 acres, £1 de plus seulement.

Au lieu de £5, un colon aurait-il est vrai, à payer £6 pour cent acres en superficie ; mais il est aisé de comprendre que la certitude de voir, dans un an, le Saguenay ouvert et accessible comme l'Outaouais ou les townships de l'Est, donnerait immédiatement une grande valeur à ses terres. On ne peut raisonnablement supposer que les colons, même les moins intelligents, ne préférassent payer un cinquième, et même deux de plus pour leurs terres, avec la condition qu'ils auraient de bons chemins pour y parvenir, plutôt que les acheter aujourd'hui au prix actuel, avec la triste incertitude de ne savoir quand ils auront la faculté de sortir librement du lieu de leur exil.

Si la moitié de (£20,000) cette somme était employée, dans une année, à faire des explorations dans l'intérieur, à ouvrir des grandes voies, à construire quelques églises, quelques maisons d'abri pour les voyageurs, l'immigration serait considérable et la valeur de la propriété foncière, à l'expiration des 12 mois, serait plus que quadruplée.

Je ne puis terminer ces réflexions sur le Saguenay sans mentionner les grands services rendus à la colonisation par M. Hébert, curé de Kamouraska, et M. Bouclier, curé de St. Ambroise, qui tous deux, ont eu le courage de se mettre à la tête des colons qui, les premiers, ont commencé des établissements dans le Haut-Saguenay.

M. Hébert a même passé un temps assez long au milieu des colons pour les encourager et les conduire dans leurs travaux ; et sur mes instances et dans l'intérêt de sa colonie, il s'est décidé à prendre la surveillance de l'ouverture du chemin du lac St. Jean, au Portage des Roches.

Dans la gestion des affaires de la société de colonisation de l'Islet et de Kamouraska, il a fait preuve de talents administratifs remarquables.

Aujourd'hui sa colonie a acquis un état de prospérité qui fait bien augurer de son avenir, mis il ne faut pas oublier que si c'est le courage qui l'a conduite dans les forêts du Haut-Saguenay, c'est aussi l'espérance qui l'y retient.

T. BOUTILLIER,
Inspecteur des Agences.

APPENDICE.

*Requêtes pour divers chemins adressées à ce bureau par W. L. Fellon, écuyer.,
M. P. P.*

10. Pour un chemin de la principale concession de Wotton à la station du chemin de fer, aux moulins de Windsor.

Distance supposée..... 8 milles.

20. Pour un chemin de continuation de la susdite concession de Wotton au chemin de Dudswell.

Distance supposée..... 7 milles.

30. Pour compléter le chemin de Dudswell à Sherbrooke, longueur environ 20 milles.

Coût estimé à.....£300 0 0

40. Pour compléter le chemin de l'extrémité de Tingwick à Wotton.

Coût estimé à.....£100 0 0

Par le révérend M. M. A. Bessette :

Pétition du révérend Messire M. A. Bessette et autres, de North Stukely, pour l'ouverture d'un chemin partant du grand chemin de Sherbrooke et Montréal, se dirigeant vers Stukely Sud, pour rejoindre le chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly.

Longueur..... 7 milles.

Par Alanson Cooke, écuyer, M. P. P :

Pour un pont sur la rivière Blanche dans Loehaber.

Par l'honorable F. Lemieux, M. P. P :

Pétition des habitants de St. Joseph et St. Frédéric, comté de Dorehester, pour l'ouverture d'un chemin depuis Broughton au Lac Thetford, longueur d'à peu près 13 à 14 milles, et qui pourrait être continué ensuite jusqu'au lac St. François, distance de 6 milles.

Par T. Marchildon, écuyer, M. P. P :

10. Un chemin de St. Stanislas au Lac Caperoikiska, continué jusqu'à la rivière Noire et delà à la Tuque.

20. Un chemin depuis le même lac à la paroisse de St. Maurice.

Par Louis Guillet, écuyer.

10. Pour un chemin communiquant en droite ligne de la paroisse St. Stanislas, sur la rivière Batisean, à la ville des Trois-Rivières, ébauché par le gouvernement il y vingt ans.

20. Pour un chemin devant communiquer de la rivière Batisean à la rivière St. Maurice, où il se forme de nouveaux établissements.

Par J. S. Sanborn, écuyer, M. P. P :

Pour un chemin d'Eaton à travers Newport et Ditton, comté de Compton.

Par le révérend Ewen McLean :

Pétition des habitants de Winslow, Witton et Marstown, pour le continuation du chemin Mégantic, jusqu'au lac de ce nom.

T. BOUTILLIER,
Inspecteur des Agences.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES AGENCES.
ST. HYACINTHE, 9 avril 1855.

MONSIEUR,—Lorsque j'ai eu l'honneur de vous adresser mon rapport sur l'emploi des £30,000 octroyés par les actes de la 16e. Vic., chap. 155 et 156, pour aider à établir les terres vacantes de la Couronne dans le Bas-Canada, je vous ai informé que M. Lepage ne m'avait pas encore transmis ses réponses à ma circulaire; mais ce monsieur m'ayant maintenant répondu de la manière la plus satisfaisante, je vous transmets, comme supplément à mon rapport, copie de celui qu'il me fait sur les chemins dont il a dirigé les travaux.

Le rapport de M. J. B. Lepage contient aussi les renseignements demandés par l'honorable Conseil Législatif, dans son adresse du 15 décembre dernier.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

T. BOUTILLIER,
Inspecteur des Agences.

L'honorable Jos. Cauchon,
Commissaire des Terres,
Québec.

RIMOUSKI, 14 mars 1855.

A. T. BOUTILLIER, écuyer,
Inspecteur des agences,
St. Hyacinthe.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser les réponses à la circulaire à moi transmise, en date du 30 janvier dernier, dans l'ordre exigé.

En 1853, le 2 septembre, j'ai reçu l'ordre de l'honorable commissaire d'alors de tracer, en égard à la valeur des terres et aux circonstances du local, sept chemins de colonisation en arrière du comté de Rimouski, et de procéder de suite à l'ouverture et parachevément de ces chemins désignés comme suit, avec la longueur projetée de chacun d'eux exprimée en arpent :

1o. 168 Arpent de chemin se dirigeant vers le Mont-Commis, en profondeur de St. Luce.

- 100 arpents dans Neigette, en arrière de Rimouski.
- 100 arpents dans Macpès, dans les mêmes environs.
- 100 arpents en profondeur du Bic,
- 168 Do en profondeur de St. Eloi.
- 168 Do en profondeur de l'Isle Verte,
- 168 Do en profondeur de St. Arsène,

972 Do Total projeté.

2o. Il a été ouvert à la circulation, sous ma conduite, 873 arpents de chemin qui se répartissent comme suit, dans les différentes localités :

1o.	Route Mont-Commis	...	...	...	...	...	...	...	...	162
2o.	Do Rimouski	...	...	...	...	...	...	...	...	110
3o.	Do do	...	...	...	...	...	...	...	...	97
4o.	Do Bic	...	...	...	...	...	...	...	...	78
5o.	Do St. Eloi	...	...	...	...	...	...	...	...	132
6o.	Do Isle-Verte	...	...	...	...	...	...	...	...	128
7o.	Do St. Arsène	...	...	...	...	...	...	...	...	166

Total ouvert..... 873

30. La réponse à cette question est comprise dans la première.

40. La longueur donnée ci-haut pour chacune de ces routes a été complétée, à l'exception de 30 arpents comme chemin d'hiver à l'extrémité de la route Neigette, et ces routes pourront, par la suite, être amenées à l'état de chemin de première classe. Elles sont toutes faites de quinze pieds français roulant, libres de toutes racines, pierres et obstructions, arrondies à la pioche et à la pelle, fossoyées des deux côtés où besoin en est, et pontées en bois recouvert de terre et sur lambourdes au besoin.

10. Dans la route en arrière de Ste. Luce, Mont-Commis, 10 arpents ont été parachevés sur la 6e concession et le reste de la seigneurie Lepage et Thivierge, et 72 arpents sur le township Fleuriau.

20. Route Neigette, 48 arpents sur la 4e concession et reste de la seigneurie de Rimouski, 32 arpents sur le township Neigette et 30 arpents comme chemin d'hiver sur le même township Macpès.

30. Route Macpès, 45 arpents sur la 4e concession et reste de la seigneurie de Rimouski, et 52 arpents sur le township.

40. Route du Bie, 60 arpents sur la 5e concession et reste de la seigneurie du Bie, et 18 arpents sur le township en arrière de la dite paroisse.

50. Route St. Eloi, 53 arpents sur la 4e concession et reste de la seigneurie Isle-Verte, et 77 arpents sur le township Denonville.

60. Route Isle-Verte, 84 arpent sur le township des Sauvages, et 29 arpents sur le township Viger.

70. Route St. Arsène, 166 arpents sur le township Viger, le terminus est au 6me rang du dit township, moins 5 ou 6 arpents.

80. Les ouvrages ont été faits à la petite entreprise, toutes les routes ayant été partagées en lots de trois arpents, donnés chacun à un entrepreneur, à la tâche.

Par les instructions, j'avais ordre de retrancher, à l'extrémité de chacune d'elles, un certain nombre d'arpents suffisants pour rencontrer le difficile, de sorte que les routes dont la longueur ouverte ne donne pas celle assignée par les instructions ont été soumises à ces difficultés signalées dans des rapports antécédents comme ouvrages extraordinaires et surveillance pour chaque route. Vous verrez par la seconde réponse l'étendue parachevée, et voici un tableau de ce qu'il reste à faire dans chacune de ces routes, d'après les instructions et les noms des localités respectivement.

10. Ste. Luce,	6 arpents en township.
20. Neigette	18 do do
30. Macpès	3 do do
40. Bie,	22 do do
50. St. Eloi,	36 do do
60. Isle-Verte,	40 do do
70. St. Arsène	2 do do

Total à ouvrir, 127 do do

70. J'ai commencé toutes ces routes aux derniers et meilleurs chemins existants.

Pour le point de départ et le terminus de chacune d'elles, je vous réfère à l'état ci-dessus donnant la longueur sur les seigneuries et townships.

80. Tous ces chemins peuvent être fréquentés très facilement par des voitures d'été et même les 30 arpents ouverts comme chemin d'hiver sur le township Neigette.

90
de dix
mum d

No.	M
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	

S
que r
const
ceux

des t
bois
bois

facil
tous
l'ext
Mac
est c
étab
offre
netto

dust
obs

qu'

de

(

9o. et 10o. Ce qui suit est un tableau qui donne le nombre de ponts en sus de dix pieds, leur longueur et le coût, et aussi le maximum, la moyenne et minimum du coût, par arpent, pour chaque route sans y comprendre les ponts :

No.	Nombre de ponts.	Pieds linéaires Français de ponts	Coût des ponts.			Coût extrême par arpent.			Moyenne.			Moindre.		
			£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.	£	s.	d.
1	4	184.....	32	15	0	3	8	0	2	5	2	1	5	0
2	4	215.....	28	5	0	4	12	6	2	4	4	0	11	9
3	5	182.....	35	2	0	3	10	0	2	14	0	1	5	0
4	2	67.....	16	0	0	3	19	8	2	6	3	1	11	0
5	4	306.....	42	15	0	6	10	10	2	10	6	1	6	8
6	2	236.....	40	0	0	4	6	8	1	16	8	1	0	0
7	4	235.....	37	18	0	3	15	10	1	18	0	0	13	6

Sur chacune de ces routes, j'ai fait faire tous les ponts nécessaires, de sorte que rien ne peut nuire au passage du Colon. Ils sont de 18 pieds français et de construction grossière mais durable, et de bon roulage avec pontage équarri, ceux de plus de 30 pieds ont été donnés chacun à un entrepreneur.

11o Il y a le long de chacun de ces sept chemins et au-delà dans l'intérieur des terres très-excellentes et capables de contenir une immense population. Les bois qui dominent sont l'ébène, le méréisier, le cèdre et le frêne, et il y a aussi du bois de pin et l'épinette.

12o. Toutes ces routes sont les plus courtes et les plus directes possible et facilitent en même temps les colons déjà établis et ceux qui se présentent en foule tous les jours. Je puis affirmer que d'ici à un an, la colonisation aura atteint l'extrémité de ces chemins et dépassé ceux des townships Fleuriau, Neigette, Macpès, Bic et Viger, la tendance est de s'avancer dans l'intérieur, où le terrain est d'une supérieure qualité. L'importance de ces routes pour l'avancement des établissements fait déjà pressentir la continuation de chacune d'elles. Ces routes offrent aussi de très-grands avantages au commerce des bois de pin et d'épinette.

13o. Il existe partout des pouvoirs d'eau capables de suffire au besoin de l'industrie, et il y a aussi des carrières de pierre à chaux en quantité. Je n'ai point observé s'il y avait des traces de minéraux.

14o. Voici à peu près les sommes nécessaires pour ouvrir et parachever ce qu'il reste à faire pour rencontrer l'étendue projetée de chaque route.

1o. Ste. Luce.....	6 arpents.	£10	0	0	pour un pont	£20	0	0
2o. Neigette	18 do	35	0	0	do	10	0	0
3o.	3 do	7	0	0	do	0	0	0
4o. Bic	22 do	40	0	0	do	15	0	0
5o. St. Eloi.....	36 do	80	0	0	do	20	0	0
7o. Isle-Verte	40 do	100	0	0	do	0	0	0
	125	£272	0	0		£65	0	0

Ainsi une somme de £337 sera suffisante pour l'ouverture et parachevement des 125 arpents et ponts à faire comme montré ci-dessus:

J'ai l'honneur d'être,
Etc., etc.

(Vraie copie.)

T. Boutillier,

Inspecteur des Agences.

(Signé.)

J. B. LEPAGE.

INDEX.

	Pages.
Argenteuil.....	36
Arthabaska.....	42
Arthabaska et Wolfe.....	23-24
Beauce.....	20-21
Bellechasse.....	31
Berthier.....	8-9
Chicoutimi.....	43-44-45
Compton.....	22
Dorchester.....	31
Joliette.....	17-18-19
Kamouraska.....	19
L'Islet.....	27
Lotbinière.....	24-25
Lotbinière et Mégantic.....	26
Mégantic.....	32-33-34
Montcalm.....	20
Montmagny.....	28-29
Nicolet et Arthabaska.....	37-38-39
Outaouais.....	40-41
Pontiac.....	40
Pontiac et Outaouais.....	13
Portneuf.....	11-12
Québec.....	15
Rimouski et Bonaventure.....	14
Rimouski et Gaspé.....	16
Rimouski et Témiscouata.....	10
Saguenay et Chicoutimi.....	47
Shefford.....	47
Sherbrooke et Shefford.....	30
St. Maurice et Maskinongé.....	35
Terrebonne.....	42-46
Wolfe.....	

