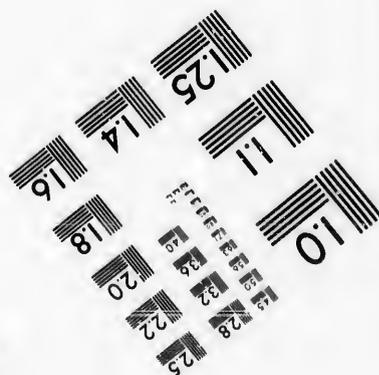
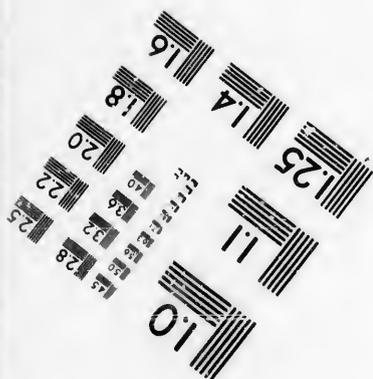
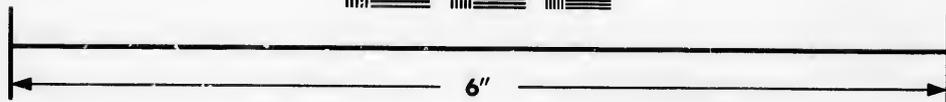
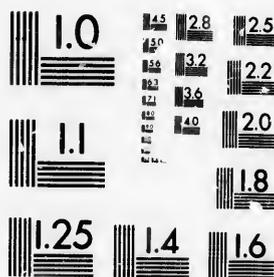
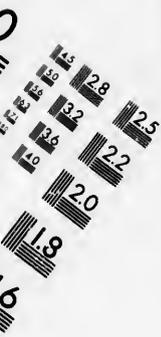


**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**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



© 1986

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.

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Coloured covers/
Couverture de couleur | <input type="checkbox"/> Coloured pages/
Pages de couleur |
| <input type="checkbox"/> Covers damaged/
Couverture endommagée | <input type="checkbox"/> Pages damaged/
Pages endommagées |
| <input type="checkbox"/> Covers restored and/or laminated/
Couverture restaurée et/ou pelliculée | <input type="checkbox"/> Pages restored and/or laminated/
Pages restaurées et/ou pelliculées |
| <input type="checkbox"/> Cover title missing/
Le titre de couverture manque | <input checked="" type="checkbox"/> Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées |
| <input type="checkbox"/> Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur | <input checked="" type="checkbox"/> Pages detached/
Pages détachées |
| <input type="checkbox"/> Coloured ink (i.e. other than blue or black)/
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire) | <input checked="" type="checkbox"/> Showthrough/
Transparence |
| <input type="checkbox"/> Coloured plates and/or illustrations/
Planches et/ou illustrations en couleur | <input type="checkbox"/> Quality of print varies/
Qualité inégale de l'impression |
| <input type="checkbox"/> Bound with other material/
Relié avec d'autres documents | <input type="checkbox"/> Includes supplementary material/
Comprend du matériel supplémentaire |
| <input type="checkbox"/> Tight binding may cause shadows or distortion
along interior margin/
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la
distorsion le long de la marge intérieure | <input type="checkbox"/> Only edition available/
Seule édition disponible |
| <input type="checkbox"/> 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. | <input type="checkbox"/> 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. |
| <input type="checkbox"/> Additional comments:/
Commentaires supplémentaires: | |

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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12X	16X	20X	24X	28X	32X

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

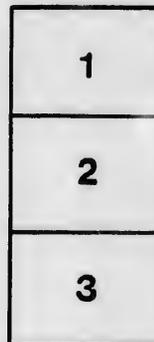
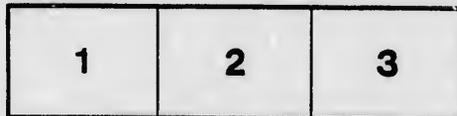
Législature du Québec
Québec

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 shall contain 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:

Législature du Québec
Québec

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 apparaîtra 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.

Fch

RAPPORT

sur les

CHEMINS DE COLONISATION

DANS LE

BAS-CANADA,

POUR L'ANNÉE 1861.

PAR BOUCHER DE LA BRUERE, ECUYER.



QUÉBEC :

IMPRIME POUR LES ENTREPRENEURS, PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX, RUE Ste. URSULE.
1862.

THE BOOK OF THE

OF THE

OF THE

OF THE

RAPPORT

SUR LES

Chemins de Colonisation dans le Bas-Canada, POUR L'ANNEE 1861.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES AGENCES,

A l'Hon. P. M. VANKOUGHNET,

St. Hyacinthe, 1er mars 1861.

Commissaire des Terres de la Couronne,

etc., etc., etc., Québec.

MONSIEUR,—En commençant ce rapport, permettez-moi de donner un souvenir à la mémoire de celui dont nous déplorons la perte, feu Thomas Boutillier, inspecteur des agences des terres de la couronne pour le Bas-Canada. Les services éminents que ce regretté citoyen a rendu à la cause de la colonisation m'en font un devoir.

Les efforts de cet homme de bien ont constamment eu pour but d'encourager l'établissement des enfants du pays sur le sol natal, et, je dois ce témoignage à sa mémoire; c'est dans l'exécution des difficiles devoirs de sa charge que se sont développés de plus en plus les germes de la maladie qui l'a conduit au tombeau et privé ainsi la cause de la colonisation d'un de ses amis les plus dévoués.

Chargé temporairement de la surveillance des travaux de colonisation dans le Bas-Canada, j'ai l'honneur de vous faire le rapport qui suit sur ceux qui ont été exécutés pendant l'année 1861.

L'étendue des chemins ouverts en 1861, sous la direction de ce bureau, est de 176 milles et 6½ arpents.

Sur cette étendue, 94 milles 27½ arpents, ainsi que 15 milles et 22½ arpents ouverts antérieurement, ont été parachevés, formant un total de 110 milles 22 arpents de chemin complétés en 1861.

Il a été construit des ponts dont le pavage réuni mesure 5438 pieds, et aussi 7 milles et 10 arpents de pontage sur terre, (*causeways*.)

Outre les travaux qui précèdent, 15 milles et 12 arpents d'anciens chemins ont été réparés.

La somme qui a été employée en 1861 pour ces divers travaux est de \$42,733.06.

Le coût des chemins, y compris les ponts et les pontages, déduction faite des sommes dépensées pour réparations d'anciens chemins, ainsi que des balances restées dans les mains des conducteurs de travaux, a été, terme moyen, d'à peu près \$212 par mille.

Si nous considérons les travaux qui ont été faits sous la direction de ce bureau, depuis son établissement, nous trouvons que l'étendue de chemins ouverts, depuis 1854, est comme suit :—

En 1854.....	342½ milles.
1855	242 “
1856.....	179 “
1857.....	276½ “
1858.....	110½ “
1859.....	133½ “
1860.....	174½ “
1861.....	176½ “

1634½ milles ou

344½ lieues.

Le montant qui a été payé aux conducteurs de travaux pour l'ouverture de ces 1634½ milles de chemin, abstraction faite des balances restant encore dans leurs mains, est de \$372,690.

Si de ce dernier montant nous déduisons le prix d'un certain nombre de ponts considérables, construits à part des chemins et qui ont coûté des sommes s'élevant ensemble à celle de \$19,198, il reste un balance de \$353,492, qui a été dépensée pour l'ouverture des chemins de colonisation, y compris les ponts ordinaires.

Le coût de ces 1634½ milles de chemin a été, terme moyen, d'à peu près \$216 par mille.

Si nous jetons un coup-d'œil retrospectif sur les huit années qui viennent de s'écouler, l'on sera étonné de voir les progrès immenses qu'a fait la colonisation de nos terres par suite de l'ouverture des chemins dans les townships. Aux efforts du gouvernement sont venus se joindre les efforts individuels, et les colons eux-mêmes n'ont pas hésité à s'imposer des sacrifices pour faciliter davantage l'ouverture des chemins. Dès le commencement, l'on a vu non seulement les laïques, mais plusieurs membres du clergé, conduire les colons dans leurs premiers travaux, sans vouloir exiger aucune rémunération pour leurs efforts et leur travail. Cet exemple a été salubre en faisant comprendre davantage combien était importante l'œuvre de la colonisation de nos terres pour les enfants du pays, puisque l'on se sacrifiait dans le seul but de se rendre utile à ses compatriotes.

Aussi, les colons s'empresèrent-ils de s'établir en grand nombre aux bords des chemins nouvellement ouverts, dévancéant quelque fois de plusieurs milles les travailleurs et s'établissant au milieu de la forêt, dans l'espérance de voir les travaux se continuer jusqu'à leurs établissements.

Depuis quelques années l'on s'est tellement convaincu de la valeur réelle des terres des townships, que l'on a vu grand nombre de cultivateurs des anciennes paroisses qui vivaient dans l'aisance, vendre leurs propriétés pour aller cultiver les nouvelles terres, tandis qu'autrefois le pauvre homme, seul, consacrait ses efforts au pénible travail du défrichement.

Si des sommes suffisantes sont votées par la législature, pour l'ouverture de nouveaux chemins, il n'y a point de doute qu'avant peu d'années les townships seront une source de richesse pour le pays, car ce qui fait aujourd'hui la prospérité des États-Unis et même du Haut-Canada, ce sont les terres nouvellement défrichées; la fleur, le blé, le maïs viennent en très grande partie de l'Ouest, c'est-à-dire de terre plus ou moins neuves.

Une autre preuve convaincante de l'importance qu'acquèrent tous les jours les townships par l'ouverture des chemins de colonisation, c'est qu'en 1856, deux ans seulement après la création de ce bureau, les autorités ecclésiastiques avaient pourvu à l'érection de 22 églises dans les environs des chemins nouvellement ouverts.

Une cause qui a aussi beaucoup contribué aux progrès de la colonisation sont les réformes importantes qui ont eu lieu en matière de législation concernant ce sujet, depuis 1854. Avant cette époque, les grands propriétaires de terre dans les townships, inconnus pour la plupart et étrangers même au pays, étaient ceux qui avaient retardé le plus le défrichement de nos terres, en exigeant des prix trop élevés pour leurs propriétés, et en ne contribuant en quoique ce soit aux améliorations locales. La législature a pourvu sagement à ces inconvénients, en obligeant ces personnes à coopérer au fonds municipal et à la confection des chemins.

Une des parties du pays qui doit mériter le plus l'attention du gouvernement est le Saguenay. Le sol de ce territoire est d'une grande richesse et son commerce de bois prend un accroissement de plus en plus important.

La propriété foncière dans le Bas-Saguenay a doublé depuis cinq ans, et dans le Haut-Saguenay elle augmente annuellement de 75 à 80 pour cent.

Il serait nécessaire que de fortes allocations fussent votées pour continuer les travaux déjà commencés et ouvrir de nouveaux chemins dans cette belle partie du Canada. Des personnes n'hésitent pas à dire que si le chemin Kinogami eut été complété il y a trois ans, le comté de Chicoutimi compterait aujourd'hui 6 à 7 mille âmes de plus.

Une colonie de jeunes gens de la paroisse de Beauport, dirigés par le zèle et le patriotisme de leur curé, sont allés, l'automne dernier, prendre des terres dans les townships Simard et Tremblay, dans l'espérance que le gouvernement fera ouvrir des chemins dans la direction de leurs terres. Ces braves et vigoureux colons sont déjà à l'œuvre et travaillent au défrichement. Ils assurent qu'un grand nombre d'autres jeunes gens doivent venir les rejoindre cette année.

Ce sont de ces mouvements que l'on doit encourager, afin de déterminer les autres paroisses à suivre l'exemple de Beauport et ôter à la jeunesse toute idée de s'expatrier.

Depuis que l'on a ouvert un chemin à travers les townships de Settrington et de Sales, comté de Charlevoix, les terres, dans ces deux townships, sont déjà toutes prises et la plupart ouvertes.

Sur le St. Maurice, les paroisses de St. Etienne et de Shawinigan, ouvertes en 1849, et celle de Ste. Flore ouverte en 1856, ont actuellement une population de 3376 âmes.

Si le chemin St. Maurice est ouvert l'été prochain jusqu'à la rivière Matawin, et si le gouvernement donne des octrois gratuits sur ce chemin, M. Dubord dit qu'il y aura certainement, l'automne prochain, une ligne non-interrompue d'établissements, du chemin des Piles à la rivière Matawin.

Dans le comté de St. Maurice, M. Magnan dit que les colons ont pris des terres trois milles en avant de l'endroit où il a arrêté les travaux de son chemin.

Dans le comté de Maskinongé, on trouve des traces de mine de fer sur le nouveau chemin de la rivière aux Ecorces; la population de ces localités a doublé depuis 1857.

Les progrès de la colonisation ont été très rapides dans le township de Joliette. Il y a six ans, ce township ne renfermait pas un seul colon. Aujourd'hui sa population est de 360 âmes. La partie nord-est de Brandon a augmenté de 1000 habitants, depuis ces dernières années.

Dans le comté d'Ottawa, le chemin de Wakefield et Portland passe à travers un des plus beaux terrains agricoles du Bas-Canada. La partie nord-est de Wakefield a été presque toute vendue par l'agent local, dans l'espace de 12 mois. Dans les environs de ce chemin, il y a des indices de mines de cuivre, de plomb et de fer, et plus de 400 familles se sont établies dans ces townships depuis deux ans.

Dans le township voisin de Matapédia, comté de Bonaventure, il s'est formée depuis deux ans, une colonie de plus de 100 familles qui sont dans un état prospère.

La population du township Viger, comté de Témiscouata, qui, en 1851, n'était que de 40 âmes, s'élevait en 1861, à 1000 ou 1100.

Dans le comté de l'Islet, les jeunes gens se portent en foule vers les townships, et sur les chemins Elgin et Taché, les demandes de terres sont en nombre plus considérable que les lots qu'il y a à donner.

Dans le comté de Dorchester, sur le chemin Etchemin, dont les travaux d'ouverture ont été commencés en septembre dernier, tous les lots, à l'exception de 5 ou 6, sont pris jusqu'à la rivière Etchemin.

Dans Cranbourne, des terres qui, il y a quelques années, se donnaient pour un verre de liqueur, ont été vendues pour le prix de \$1350.

Dans Hereford et Auckland, comté de Compton, la colonisation a pris un développement rapide. Les colons ayant à leur tête deux prêtres aussi dévoués qu'énergiques, les révérends messieurs Durocher et Champeaux, se sont empressés de prendre des terres, et quoique 5½ milles seulement de chemin aient été ouverts, 254 lots ont déjà été achetés dans ces localités.

Je pourrais multiplier ces citations, mais celles qui précèdent seront suffisantes, je pense, pour démontrer combien est nécessaire l'ouverture de chemins dans les townships.

Les tableaux du recensement de l'année dernière font voir l'augmentation extraordinaire de la population dans les comtés où des chemins de colonisation ont été ouverts. Dans les townships de l'Est, l'augmentation de la population des différentes origines, depuis 1851, a été de 57½ pour cent, et la population canadienne-française, seule, a augmenté de 114 pour cent. Dans le comté de Saguenay, cette augmentation a été de 196 pour cent.

Que sera-ce dans dix ans, maintenant que l'élan est donné et que les colons se portent en foule vers les nouvelles terres?

Les efforts du gouvernement pour coloniser nos terres incultes seront, il faut l'espérer, couronnés de succès, et la mission d'agents en Europe devra contribuer beaucoup à faire connaître les ressources du pays aux populations de ces contrées.

Une nouvelle colonie de frères est venue aussi se joindre à la population canadienne, et les nombreuses souscriptions qui ont été faites par tout le pays pour les malheureux Acadiens prouvent combien est profonde notre sympathie pour eux et populaire leur immigration sur notre sol.

L'attention que l'on porte à l'immigration de colons d'autres pays ne doit pas cependant faire oublier le sort de nos malheureux compatriotes des Etats-Unis; faire passer leur retour en leur procurant les moyens de s'établir sur les terres vacantes de la couronne serait

un véritable bonheur pour eux et leur pays, car quelque soient la force, la vigueur et le courage du colon étranger, rien n'est supérieur au canadien pour l'œuvre du défrichement.

Les amis du pays entretiennent l'espoir qu'un élan vigoureux sera donné à la colonisation par une allocation en rapport avec les besoins actuels, car en fait de colonisation, il n'y a point de sacrifice, toute allocation judicieuse est un gain.

Les colons de leur côté attendent avec anxiété l'ouverture de nouveaux chemins, car il ne faut pas oublier que si c'est le courage qui les a poussé au fonds des forêts, c'est l'espérance qui les y retient.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

BOUCHER DE LA BRUÈRE,

Chargé des chemins de colonisation du Bas-Canada.

APPENDICE.

COMTÉ DE CHICOUTIMI.

Chemin Kinogami.

Conducteur—J. B. GAUDIN.

Balance de l'appropriation de 1860	-	-	\$148 69
Montant approprié en 1861	-	-	1200 00
			\$1348 69
Montant payé	-	-	1348 69

Cette grande voie de colonisation dont la longueur projetée est d'environ 48 milles, a son point de départ à Beau-Portage, sur la rivière Chicoutimi et doit se terminer à Metabetchouan, sur le lac St. Jean.

Ce chemin est maintenant ouvert jusqu'au lot No. 31 du premier rang double du township Caron. Il en a été ouvert, en 1861, 1 mille et 71 chaînes, dont 1 mille et 58 chaînes sont parachevées et 13 chaînes simplement débarassées des bois, le tout dans le township Caron.

La partie parachevée, non compris les ponts, a coûté \$540 par mille.

Huit ponts ont été construits, formant ensemble 189 pieds de pontage, qui ont coûté \$173.

Vingt-huit milles de ce chemin peuvent être fréquentés par les voitures à roues et 15 milles par les voitures d'hiver seulement.

Il est de nécessité urgente que les cinq milles de chemin qui sont encore à ouvrir le soient pendant la saison prochaine, car toutes les terres de chaque côté du tracé ont été prises l'été dernier, et il ne reste pas un seul lot qui n'ait un commencement de défrichement; les pauvres colons ont l'espoir que le gouvernement viendra à leur secours en ouvrant le chemin jusqu'à Metabetchouan.

La partie située le long du lac Kinogami, ouverte simplement en chemin d'hiver, devrait aussi être parachevée, ainsi que les ponts déjà commencés sur les rivières au Sable et Chicoutimi.

Plus tard le chemin devra nécessairement être continué au-delà de Metabetchouan à travers les townships Charlevoix, Ouatouchouan, Roberval et Chamouchouan, où déjà bon nombre de colons se sont fixés.

M. Gaudin fait dans son rapport les remarques qui suivent :

“ La colonisation des magnifiques terres du lac St. Jean dépend complètement de l'ouverture du chemin Kinogami, car il faut voir avec quelle peine les pauvres colons qui y sont résidant s'y sont rendus, leurs effets leur ont coûté le double que s'ils avaient eu un bon chemin pour les y transporter. Bien d'autres se sont découragés; ils attendent que le chemin soit fini pour aller s'y établir. Dans le cours de l'été dernier j'ai vu plusieurs personnes de la côte sud du fleuve St. Laurent qui m'ont dit avoir trouvé les terres du lac

“ St. Jean belles et bonnes et bien supérieures à celles qu'ils ont chez eux, mais que le manque de communication de la Grande-Baie au lac St. Jean les avaient empêché d'y faire des défrichements, et que si le chemin Kinogami, qui est maintenant très avancé, se terminait l'année prochaine, ils y reviendraient avec un grand nombre d'autres colons.”

“ La population du comté de Chicoutimi augmente très rapidement; je vois par le dernier recensement que ce comté peut être placé au premier rang, je crois même qu'il a fait plus de progrès que les townships de l'Est, malgré que ces derniers soient pourtant sillonnés par de grands chemins, voir même des chemins de fer, tandis que nous, nous n'avons pas encore une voie de communication par terre avec les paroisses du fleuve, ni pour pénétrer dans la vallée du lac St. Jean. Si cette grande voie de communication eut été terminée il y a trois ans, nous aurions 6 ou 7 mille âmes de plus sur le recensement.

“ La propriété foncière, dans le Bas-Saguenay, a doublé depuis 5 ans; dans le Haut-Saguenay, elle augmente d'année en année de 75 à 80 pour cent.

“ Les grains recueillis dans le comté de Chicoutimi sont le blé, (qui n'a souffert aucun dommage des insectes,) l'orge, les pois et l'avoine. Les patates sont venues en abondance, mais en plusieurs endroits attaquées de la maladie. La gelée n'a causé aucun dommage aux grains cette année. Nous avons, dans le comté de Chicoutimi, une récolte abondante et plus que suffisante pour le soutien des colons.

“ Trois nouveaux townships ont été arpentés, cette année, dans les environs du lac St. Jean, et les arpenteurs m'ont dit y avoir vu de belles et magnifiques terres partout où ils ont opéré.”

Vingt-quatre milles de ce chemin ont été verbalisés par les autorités municipales.

Chemin Kinogami, 2de Section.

Entrepreneur—THÉOPHILE BOULLIANE.

Montant approprié en 1860.....	\$100.00
Montant payé do	\$100.00

La section du chemin Kinogami qui s'étend depuis la Rivière-au-Sable au Portage-des-Roches, avait été précédemment débarrassée du bois qui la recouvrait, moins les racines. Plusieurs années d'abandon dans cet état avaient donné aux arbrisseaux le temps de croître à une hauteur de 15 pieds en bien des endroits, de sorte qu'il est devenu nécessaire d'y travailler de nouveau pour rendre cette partie du chemin praticable aux voitures d'hiver.

D'après le rapport de M. le Dr. V. Martin, de qui je tiens ces détails, cet ouvrage a été fait d'une manière satisfaisante par l'entrepreneur.

Du Portage-des-Roches à aller au pont de Beau-Portage, en voie de construction, un chemin d'hiver a été de plus ouvert par M. Boulliane, sur le côté nord-ouest de la rivière Chicoutimi, l'espace de 4 milles à travers la forêt; ce qui reste, un mille environ, pour aller au pont, se trouve, sur un beau terrain défriché.

Les difficultés pour y faire un bon chemin sont peu nombreuses, l'on y rencontre que trois côtes peu considérables.

M. Martin rapporte que l'apparence des terres, sous le rapport agricole, est très satisfaisante.

Pont sur la Rivière-au-Sable.

Entrepreneur—EPHRAÏM TREMBLAY.

Montant approprié en 1860	\$500.00
Montant payé en 1861	\$500.00

Attendu que la somme de \$400, d'abord appropriée pour ce pont, était insuffisante pour l'ériger, il a été décidé que ce montant serait employé à tirer les bois nécessaires pour sa construction. Un contrat a été passé à cet effet entre le conseil municipal de

Chicoutimi et M. E. Tremblay, et les bois ont été livrés sur les lieux, et reçus à dire d'experts.

Plus tard, une autre somme de \$100 a été appropriée pour tirer de la pierre pour ce pont. Ce montant a été payé à M. J. B. Jean pour la quantité de 25 toises de pierre qu'il a rendues sur le site du pont.

Ce pont a été verbalisé par l'autorité municipale.

Pont de Beau-Portage.

Entrepreneur—H. DUFOUR.

Montant approprié en 1860	\$400.00
Montant payé en 1861	\$400.00

La somme appropriée pour la confection du pont de Beau-Portage, sur la Rivière-Chicoutimi a été employée à construire trois cages de 36 pieds de longueur, 26 pieds de largeur à eau basse et d'environ 17 pieds de hauteur.

L'entreprise a été donnée par le conseil municipal de Latrrière au sieur Hypolite Dufour, dont les ouvrages ont été reçus par experts nommés à cet effet.

Ce pont est verbalisé.

Chemin Sydenham.

Conducteur—JOSEPH FORTIN.

Balance de l'appropriation de 1860	\$275.00
Montant approprié en 1861.....	400.00
	\$675.00
Montant payé	675.00

Dans ce chemin, qui traverse une savane très difficile à égoûter, M. Fortin a fait sept arpens de chemin nouveau et a reconstruit un pont qui avait été endommagé par la glace. Il a dû aussi nettoyer les fossés et faire des réparations au chemin déjà terminé. Maintenant que les égoûts sont faits de chaque côté, d'un bout à l'autre du chemin et quo des décharges ont été pratiquées en différents endroits, M. Fortin pense que l'ouvrage pourra être perfectionné à peu de frais. Dans la partie du chemin qui avoisine Bagotville, se trouve 600 pieds de fossés, de chaque côté, creusés dans la glaise, à une profondeur de 6 à 8 pieds. Comme ces fossés se remplissent continuellement par les éboulis qui s'y forment, l'on propose de les boiser, afin d'en faire un ouvrage durable et prévenir en même temps les accidents.

Un pont de 36 pieds devra aussi être construit à l'extrémité du chemin, ainsi qu'une nouvelle décharge à son centre.

L'on estime qu'il faudra une somme de \$800 pour exécuter ces travaux et terminer le chemin.

Presque toutes les terres le long de ce chemin sont occupées; beaucoup sont en partie défrichées et ont, l'été dernier, produit une récolte abondante d'avoine.

Il est surprenant de voir le changement opéré dans cette savane par l'égoût. Le sol, dans toute la partie située au bas du chemin, a baissé d'un pied et est maintenant sec et propre à être labouré.

M. Fortin dit que s'il était possible de faire un autre chemin à la partie supérieure de cette savane, à peu près 3 milles à l'ouest du premier, toute cette immense étendue de terre offrirait immédiatement à la colonisation les plus belles terres du Saguenay.

Chemin Price.

Conducteur—AMBROISE GAGNON.

Montant approprié en 1861	\$500.00
Montant payé.....	352.91
Balance restant.....	\$147.09

La route qui, de la Rivière-Saguenay conduit au chemin de front entre les 6^{me} et 7^{me} rangs du township Tremblay, a été parachevée en 1861, sur un espace de 36 arpents. Cette route, longue de 4 $\frac{3}{4}$ milles, est maintenant praticable pour les voitures à roues, sur une longueur de 124 arpents : il ne reste ainsi qu'environ 8 arpents à terminer, lesquels, cependant, peuvent servir aux voitures d'hiver.

Dans les endroits bas le chemin a coûté \$300 du mille, et sur les terrains élevés à peu près \$220, terme moyen.

Trois ponts ont été construits, formant ensemble 102 pieds de pontage, qui ont coûté \$90. Il a été fait de plus 2 $\frac{1}{2}$ arpents de pontage sur terre.

Ce chemin offre de grands avantages à la colonisation ; les colons en grand nombre ont fait des défrichements le long du chemin ouvert, et même sur les terres des 6^{me} et 7^{me} rangs de Tremblay, où le chemin n'est que tracé.

A deux milles à peu près de la ligne en profondeur du township Tremblay se trouvent deux lacs considérables qui se déchargent dans la Rivière-Valin. Ces lacs sont très-poissonneux ; on y a pris de la truite de 20 pouces de long.

Les terrains autour de ces lacs et dans les environs sont de qualité supérieure, et les personnes qui s'y rendent pour faire la pêche s'accordent à dire qu'ils n'ont rien vu de plus beau dans tout le territoire du Saguenay. Ces belles terres s'étendent à une distance considérable en arrière des townships Simard et Tremblay.

M. Gagnon, dans son rapport, donne les renseignements qui suivent : "Un certain nombre d'habitants faisant partie d'une société de colonisation établie à Beauport sont venus ici cet automne ; ils ont pris un grand nombre de terres dans Simard et Tremblay et y ont fait des défrichements ; partie de ces colons se sont fixés sur les 8^{me} et 9^{me} rangs de Tremblay, dans l'espérance que le gouvernement fera prolonger la route jusque là.

"Nos habitants de Beauport sont très satisfaits de la place et de la qualité du sol et disent qu'un grand nombre de nouveaux colons doivent venir les rejoindre le printemps prochain. Plusieurs m'ont dit qu'avant de se fixer ils avaient visité bien d'autres localités, et qu'ils n'avaient rien trouvé de meilleur que les terres sur lesquelles ils travaillent."

Il se trouve dans ces deux townships trois pouvoirs d'eau, l'un sur la rivière Caribou, le deuxième sur la Rivière-aux-Vases, et le troisième au 10^{me} rang de Tremblay.

Il existe une superbe carrière de pierre à chaux qui s'étend sur un espace de trois milles à travers les troisième et quatrième rangs de Simard et Tremblay. On en trouve aussi une autre d'un demi mille carré sur le 10^{me} rang de Tremblay.

La Rivière-Shipebat, qui passe à neuf milles en arrière de ces deux townships, coule l'espace d'un mille, encaissée dans un bane de pierre calcaire dont les parvis sont si unis qu'on les dirait faits par la main des hommes.

M. Gagnon dit que, depuis que l'on a commencé à ouvrir ce chemin, le nombre des terres qui ont été prises est très considérable, et que les progrès de la colonisation vont toujours en augmentant.

La population a doublé dans ces townships depuis cinq ans. Les récoltes y ont été abondantes et n'ont nullement souffertes de la gelée.

Ce chemin est verbalisé.

Chemin de l'Anse-St.-Jean.

Conducteur—L. E. OTIS.

Balance de l'appropriation de 1860.....	\$ 7.60
Montant approprié en 1861.....	300.00
	<u>\$307.60</u>
Montant payé.....	300.00
Balance restant.....	\$ 7.60

Le beau township de St. Jean, où se porte en ce moment un nombre considérable de colons, n'est accessible que par eau. Le chemin de l'Anse-St.-Jean, lorsqu'il sera terminé jusqu'au chemin de Ste. Agnès, ouvrira une communication entre cette localité et les anciens établissements du St. Laurent et du Haut-Saguenay.

L'étendue de chemin parachevée en 1861, est de 1 mille 3 arpens et 6 chaînes, et 4 arpens sont presque terminés, ce qui, en ajoutant l'étendue parachevée l'année précédente, donne un parcours de 2 milles, 12 arpens et 6 chaînes propres aux voitures d'été.

Le coût du chemin est d'à peu près \$350 par mille.

Plusieurs petits ponts ont été construits et une côte considérable a été aplaniée.

Le sol, le long de ce chemin, est de terre argileuse et très propre à la culture, à l'exception de deux milles à sa jonction avec le chemin de Ste. Agnès, où l'on rencontre des terres basses et savaucuses.

Les bois qu'on y trouve sont communément le cèdre, merisier, érable, frêne, épinette, hêtre et de nombreuses pinières.

" J'ai trouvé, dit M. Otis, à 1½ de la Rivière-Saguenay, une source d'eau qui jette une assez grande quantité de pyrites de fer.

" La population de l'Anse-St.-Jean a considérablement augmenté ces dernières années. Elle n'était composée, voilà trois ans, que de 15 à 16 familles, et elle donne maintenant 86 familles.

" Une chapelle et un presbytère y ont été construits, et l'autorité religieuse y a fixé un prêtre en novembre dernier. Une municipalité y a été organisée, des écoles construites et un bureau de poste établi."

COMTE DE SAGUENAY.

Chemin de l'Anse-à-l'Eau et Bergeronnes.

Conducteur—RIEULE BOULLIANE.

Montant approprié en 1860.....	\$150.00
do do 1861.....	300.00
	<u>\$450.00</u>
Montant payé.....	450.00

Ce chemin a été ouvert, en chemin d'hiver, sur une étendue de 13 milles, dont 12 dans le township de Thadousac, et un mille dans Bergeronnes, où il joint le chemin que M. Têtu a parachevé cette année.

Il a été construit 13 ponts formant ensemble 387 pieds de pontage, dont le coût a été de \$84.

M. Boulliane, dans son rapport à ce bureau, donne les informations qui suivent :

" La distance depuis l'Anse-à-l'Eau jusqu'à la Rivière-Bande, qui est de 4 milles, se compose d'un sol excellent ; les terres sont toutes prises et plusieurs des lots ont étéensemencés cette année. La bonne terre se continue vers la vallée Ste. Marguerite, en montant le long de la Rivière-Bande, et je pense que si le chemin de Ste. Marguerite joignait

“ celui de Tadoussac à Bergeronnes au quatrième mille, ce serait beaucoup avantageux pour la colonisation. Depuis le 4^e mille jusqu'au 10^e, il y a des montagnes et des lacs ; dans les coulées on y trouve du merisier, bouleau, cèdre, épinette et sapin. Du 10^e mille à la Rivière-Bergeronnes, le chemin passe sur les terres des colons établis au sud-ouest de la rivière, qui sont des terres supérieures. Ce chemin est d'un grand avantage aux voyageurs et aux colons ; il n'y a pas moyen de passer en voiture ailleurs.

“ Il y a deux pouvoirs d'eau sur les rivières Baude et Petites-Bergeronnes.”

Les grains récoltés dans ces endroits sont le blé, le seigle et l'orge. Les patates n'ont pas été attaquées par la maladie. Les premières gelées ne sont survenues qu'à la fin d'octobre.

M. Boulliane estime qu'il faudrait une somme de \$8,000 pour compléter ce chemin.

COMTÉS DE CHICOUTIMI ET CHARLEVOIX.

Chemin de St. Urbain à la Grande-Baie.

Conducteur—J. OVIDE TREMBLAY.

Balance de l'appropriation de 1860	- - - -	\$5 52
Montant approprié en 1861	- - - -	1500 00
Montant approprié en 1860 pour le pont sur la Rivière-Malbaie	- - - -	1000 00
		<u>\$2505 52</u>
Montant payé	- - - -	2324 00
		<u>\$181 52</u>

Ce chemin, qui est la principale communication entre Québec et le Haut-Saguenay, est maintenant parachevé sur une longueur d'à peu près 49 à 50 milles. Il reste encore à terminer un espace de 14 milles environ qui servent cependant aux voitures d'hiver.

Il a été complété, en 1861, 3½ milles de ce chemin, et 50 chaînes ont été déblayées.

Le coût du chemin, sans y comprendre les ponts, a été de \$325 par mille.

Les ponts construits sont au nombre de 38, mesurant ensemble 420 pieds, ils ont coûté \$374 40.

Les bois pour la construction du pont sur la Rivière-Malbaie ont été donnés à l'entrepris et sont rendus sur les lieux.

Le sol à travers lequel passe ce chemin est d'une assez bonne qualité. Le bois y est très beau et très long, surtout dans les forêts qui s'étendent depuis le Lac Ha! Ha! à aller jusqu'à environ 7 milles des premières habitations de la Grande-Baie. La nature du sol dans cette partie est aussi d'une qualité supérieure.

Ce chemin contribuera au rapide établissement du Haut-Saguenay ; presque toutes les terres arpentées dans le Bas-Saguenay sont prises et on trouve partout sur les bords du chemin des commencements de défrichements.

Les grains récoltés dans les environs du chemin sont les pois, l'orge, le blé et le seigle.

Il n'y a pas eu cette année de gelée nuisible aux récoltes.

COMTÉS DE SAGUENAY ET CHARLEVOIX.

Chemin de la Rivière-Noire à l'embouchure du Saguenay.

Conducteur—JOHN McLAREN.

Balance de l'appropriation de 1860	- - - -	\$6 52
Montant approprié en 1861	- - - -	400 52
		<u>\$406 52</u>
Montant payé	- - - -	406 52

Trois milles et six arpents ont été complétés, cette année, sur ce chemin, de sorte qu'il peut maintenant être fréquenté par les voitures d'été l'espace de 5 milles. Il reste encore à parachever une étendue de 16 milles dont 4 milles dans Callières, et 12 milles dans Saguenay.

Douze ponts ont été construits et ont coûté \$125.

Ce chemin a coûté environ \$400 du mille.

Voici ce que dit M. McLaren dans son rapport : "Le sol le long de ce chemin de même que sur les terrains en profondeur est de terre jaune, et considéré comme très propre à la culture."

Sur tout le parcours du chemin, dans les endroits accessibles par eau, les colons s'établissent. Ils prennent même à l'avance les terres situées dans la partie du chemin qui n'est pas terminée.

Les pouvoirs d'eau sont nombreux et d'une force extraordinaire.

La récolte a été très bonne et nullement endommagée par les gelées ou les insectes. Les colons sont pleins de courage; il ne leur manque que des chemins pour pouvoir établir leurs enfants autour d'eux.

Les renseignements qui suivent, sur l'état de l'agriculture et de la colonisation dans le Saguenay, dûs à l'obligeance de M. David E. Price, M.P.P., m'ont paru si intéressants que j'ai cru devoir les insérer dans ce rapport.

"Comme je vous l'ai déjà écrit," dit M. Price, "la récolte de l'année dernière a peu produit par cause de la saison humide; mais, malgré cela, les cultivateurs ont bien passé l'hiver et ont pu, cette année, ensemenner une quantité considérable de grains dont la plus grande partie nous est venue de Montréal, Québec et d'autres paroisses du St. Laurent. En retour, ils ont eu une récolte des plus abondantes.

"Juin et partie de juillet ont été pluvieux, et le reste de la saison jusqu'en octobre, le temps a été sec et chaud; les gelées ne sont survenues qu'après que les récoltes ont été engrangées.

"Le blé ayant bien produit l'an dernier, a été semé en grande quantité cette année et a donné une récolte abondante. Si ce n'est dans quelques endroits bas et abrités, nous n'entendons pas dire que la mouche lui ont fait dommage. Ceux qui ont semé du blé ont été bien rémunérés.

"Le seigle, malheureusement, n'a pas été semé cette année en aussi grande quantité que ces années dernières, et quoique la récolte, en général, ait été bonne, dans quelques endroits elle a totalement manqué par cause des grandes chaleurs des mois de juillet et août. Ce qui a pu mûrir a donné un produit abondant.

"L'orge a été semée en moyenne quantité par cause de la saison pluvieuse survenue avant les semences, ce qui a empêché les cultivateurs de mettre le feu à la terre nouvellement faite, mais ce qui en a été semé a produit de bien beau grain.

"Les pois ont donné une belle récolte. Il en a été semé beaucoup, et tout le monde est surpris de voir la belle qualité du produit.

"L'avoine a été semée en quantité plus grande que de coutume et a produit une récolte abondante et de qualité supérieure.

"Le foin est très abondant; il a donné 2/3 de plus que l'année dernière, et a été engrangé en bonne condition.

"Les patates, quoique semées en quantité ont donné une récolte médiocre à cause de la rouille qui les a attaquées en août. Ceux qui ont coupé ou arraché les tiges ont sauvé les tubercules, mais la crue en a été arrêtée.

"Le lin est semé par tous les cultivateurs, mais en petite quantité: s'il était cultivé plus en grand et avec plus de soin, nos habitants s'apercevraient que c'est la plante qui peut leur donner la plus lucrative des récoltes. Mais ils ne paraissent pas en connaître la valeur et donnent peu de soin à sa culture. Ils le sèment dans la même terre plusieurs années de suite, et ne lui donnent aucun soin pendant sa croissance.

"Nos terres glaiseuses du Saguenay sont mieux adaptées à la culture du lin qu'aucune autre partie du Bas-Canada que j'ai visitée, et si l'on en comprenait tout l'avantage des retours précieux en seraient la conséquence. A moins que le lin ne soit cultivé en grand, ça ne vaudrait pas la peine d'ériger des machines pour ajouter à la valeur du marché du produit brut, ce qui serait absolument nécessaire, s'il y avait un encouragement suffisant.

"L'on ne peut trop recommander l'encouragement de cette culture en Canada.

" Je suis heureux de dire que l'émigration qui nous arrive des paroisses du St. Laurent s'empare par degré de nos terres incultes, mais cependant, pas aussi vite que nous le désirerions.

" La principale cause du retard apportée à la colonisation de nos terres est le manque de chemins et de ponts pour conduire aux terres que les colons aimeraient à occuper. Et les établissements sont tellement disséminés dans ce comté qu'il est impossible, avec le faible montant accordé à votre agence par le gouvernement de suffire aux besoins raisonnables de la colonisation dans ce district.

" Les colons se portent vers le lac St. Jean, n'ayant pour s'y rendre que des voies difficiles, soit par terre, ou par eau.

" Le chemin de Kaskouia à Kushpaganish est maintenant parachevé, mais la distance de Kaskouia à Beau-Portage n'est ouverte qu'en chemin d'hiver. De Kushpaganish, en montant, il n'y a pas de chemin, hormis de passer à travers la forêt ou sur la grève, quand les eaux du lac St. Jean sont basses; encore ces deux voies ne sont elles praticables quo pour les piétons.

" Vous pouvez facilement vous imaginer la triste position des colons qui se trouvent isolés à 20 milles plus haut sur les bords du lac, leur seul moyen de transport étant en été par navigation en canot, quand le lac est calme, et en hiver par la glace sur cette petite mer, ce qui, je puis vous l'assurer, est une affaire sérieuse et non sans dangers, à cause des tempêtes de neige qui effacent continuellement les traces du chemin.

" Il est maintenant de nécessité absolue, de terminer le chemin Kinogami depuis Beau-Portage, sur la Rivière-Chicoutimi, jusqu'à Kaskouia, ainsi que cette autre partie du même chemin depuis Kushpaganish, à la ligne de division entre les townships Caron et Métabetchouan, jusqu'aux établissements de Charlevoix et de Roberval, distance d'environ 20 milles.

" Ces deux parties du chemin Kinogami, formant 36 milles de longueur, pourraient coûter, y compris les petits ponts, à peu près \$400 du mille.

" Le pont déjà commencé sur la Rivière-Chicoutimi, à Beau-Portage, exige une somme de £400 pour être complété. Le pont sur la Rivière-du-Sable coûtera £400 à £500. Les autres rivières que l'on rencontre jusqu'à Métabetchouan peuvent être pontées facilement. A cette dernière place, le pont qui est de la plus grande nécessité ne coûtera pas moins de £600. Nous avons donc besoin d'une somme de £5,000 pour ouvrir et parachever le chemin Kinogami dans toute son étendue. " La localité qui, ensuite, a le plus d'attraction pour les colons, sont les townships de Simard, Tremblay et Harvey. J'ai toujours considéré les deux premiers de ces townships comme formant la plus belle étendue de terre du Saguenay, mais les colons ont été empêchés de s'y fixer par cause du manque de chemins; mais aussitôt qu'il a été décidé que le chemin que, dans votre rapport, il vous a plu appeler " le chemin Priece," passerait par le centre de ces townships, et dès que la route pour communiquer du Saguenay avec le chemin principal a été commencée, les colons s'y sont portés en foule et la conséquence a été la formation de la nouvelle paroisse de Sto. Anne. Une église a été bâtie, un prêtre y réside et presque tous les lots de Simard et Tremblay, depuis le 1er au 7me rang, ont été pris par les jeunes membres des familles des établissements plus anciens de ces localités et des Ebonlemens. Cet automne, un parti de colons venant de Beauport est venu prendre possession de 40 à 50 lots, depuis le 5 au 8e rang de ces townships. Ils travaillent actuellement à défricher des terrains, afin de les ensemenecer au printemps. Ils disent qu'un grand nombre d'autres jeunes gens doivent les rejoindre l'an prochain.

" Je considère donc, qu'il serait très essentiel qu'une somme suffisante fut appropriée pour ouvrir la route jusqu'au 9e rang, afin de procurer à ces braves colons les moyens de s'y transporter avec leurs familles et leurs effets.

" Il faudrait une somme de \$2800 pour ouvrir cette route.

" Le chemin principal devrait aussi être ouvert, tel que tracé, l'espace d'au moins 5 milles de chaque côté de la route, et une fois ce noyau formé, les chemins de front, dans chaque rang, seront facilement ouverts par les colons.

" Il est aussi nécessaire de construire un pont sur la Rivière-Valin, dans le township Tremblay.

" Le township St. Jean, sur le Saguenay, a attiré l'attention d'un grand nombre depuis que l'on a commencé à ouvrir le chemin de l'Anse-St.-Jean, pour donner aux colons les

moyens d'établir leurs terres et de communiquer avec le Haut-Saguenay et le St. Laurent. Ce chemin doit s'embrancher au grand chemin maintenant en voie d'exécution par le bureau des travaux publics pour faire communiquer la Grande-Baie et la Malbaie. Cette nouvelle voie ouvrira à la colonisation une étendue de 240 milles carrés de bonnes terres que le gouvernement se propose de livrer en partie aux colons l'an prochain.

" St. Jean est principalement établi par des jeunes familles venues des Eboulements. L'on y trouve une jolie église avec un prêtre résidant, des moulins à seie et à farine. Les lois municipales et scolaires y sont en opération et un bureau de poste y est établi. Cette localité possède le plus beau climat du Bas-Canada et sera avant longtemps une des plus belles paroisses du pays.

" Il faudrait une somme de £600 pour ouvrir le chemin jusqu'à sa jonction avec le chemin de Ste. Agnès, seule voie de communication pour cette localité.

" Les autres établissements du Haut-Saguenay progressent favorablement et avec encore quelque assistance prise à même le fonds de colonisation pour aider à construire les ponts sur la Rivière-du-Sable, à Beau-Portage et sur la Rivière-Valin, et pour ouvrir deux chemins de deux milles chaque, l'un entre les 7 et 8e rangs de Chicoutimi; l'autre dans la ligne de division entre Bagot et Chicoutimi, jusqu'à sa jonction avec Laterrière, tous deux à cause de la nature savaneuse du sol, trop coûteux pour être construits par les colons, et l'achèvement du chemin Sydenham, la colonisation prendra un grand essor dans ce district.

" Le chemin Sydenham requiert une somme de \$500 à \$600 pour son complément.

" Il est extraordinaire de voir l'effet qu'ont eu les égouts pratiqués pour le chemin sur les terres savaneuses adjacentes. Des avoines semées tard en juillet pour servir en fourrage, sont poussées à une hauteur de 6 à 7 pieds et ont mûri à perfection; c'est presque incroyable. Mais voici un fait: tous les lots de terre sont pris, plusieurs ont été ensemencés cette année, et les autres le seront, sans aucun doute l'an prochain, car ils ont été préparés pour cela.

" Le chemin de St. Urbain, qui est notre principale communication avec Québec et le St. Laurent, n'est pas encore terminé par cause du manque de fonds. J'espère qu'il le sera l'an prochain, vu qu'il ne reste plus que 12 milles à faire et le pont sur la Rivière-Malbaie à construire, les bois nécessaires étant déjà rendus sur les lieux.

" Ces divers ouvrages nécessiteront une dépense ultérieure de £1400.

" Notre palais de justice est terminé, et la place a l'air d'un ancien établissement.

" La valeur de la propriété foncière augmente de jour en jour; dans la campagne, les terres avec des bâtisses médiocres et des défrichements ordinaires se vendent au prix de \$8 à \$10 l'aere, et lorsqu'un quart de la terre est défriché, de \$10 à \$50.

" Les terres vacantes, près des établissements, avec seulement le chemin et le découvert de faits et des clôtures d'abattis, se vendent de \$1.50 à \$6 suivant la localité et la qualité du sol. Il est ordinairement payé $\frac{1}{2}$ à $\frac{1}{4}$ comptant, la balance à crédit.

" Les paroisses de St. Alphonse et de Notre-Dame de Laterrière ont décidé de bâtir de jolies églises en pierre.

" Les commissaires d'école de Chicoutimi sont à construire une belle académie de 60 sur 40 pieds, à deux étages. La municipalité, je crois, se propose de bâtir un bel Hôtel-de-Ville pour son usage et celui de l'Institut des Artisans, qui possède déjà une jolie bibliothèque. L'on a aussi l'intention d'incorporer la ville de Chicoutimi et d'établir une usine à gaz et un aqueduc, mais je pense que notre population n'est pas encore assez nombreuse pour entreprendre autant.

" Les municipalités de la Grande-Baie et de Bagotville ont construit des quais pour la facilité des bateaux à vapeur. Ces deux quais sont à deux milles l'un de l'autre: il aurait été beaucoup mieux de n'en bâtir qu'un seul, mais l'esprit d'antagonisme de ces deux villages qui prospèrent, a empêché cette combinaison.

A Bagotville, M. Vallière, de Québec, a bâti un vaste hôtel, renfermant 50 à 60 chambres à coucher. Cette maison est très bien tenue par M. Lord.

" Les touristes commencent à apprécier notre lac et les scènes sauvages du Saguenay, et si ce n'eût été que des malheureuses affaires des États-Unis, M. Lord aurait eu la bonne fortune, l'été dernier, de voir son hôtel rempli de touristes. J'apprends qu'on a aussi l'intention de construire des hôtels sur un grand pied à la Grande-Baie et à Chicoutimi.

" Vous ayant donné sur le comté de Chicoutimi les renseignements que je crois posséder le plus d'intérêt, je vais maintenant vous parler du comté de Saguenay.

“ Les récoltes généralement y ont été assez bonnes, mais, d'après ce que j'apprends inférieures à celles du comté de Chicoutimi.

“ Un grand nombre de jeunes colons des paroisses de la Malbaie et de Ste. Agnès ont pris des terres sur le chemin qui conduit au township “ Albert Edouard,” situé entre Tadousac et la Rivière-Ste.-Marguerite, et je ne serais nullement surpris de voir ce nouveau township complètement établi en peu d'années. J'espère que l'an prochain une appropriation suffisante sera faite pour ouvrir “ le chemin du Prince ” dans toute sa longueur.

“ Vous ne savez peut-être pas que S. A. R. le Prince de Galles a mis le pied à terre pour la première fois sur le sol canadien à Ste. Marguerite.

“ Un prêtre, pour lequel l'on est à construire une maison, doit venir résider à Tadousac. L'ancienne église bâtie par les Jésuites existe encore et suffit aux besoins de la localité.

“ L'on a intention de faire de Tadousac un lieu de rendez-vous pour prendre les bains de mer durant la belle saison. Dans ce but l'on doit construire, l'été prochain, un hôtel de première classe et un grand nombre de cottages pour les familles. J'espère que ses magnifiques points de vue, les bains de mer, la pêche et ses eaux minérales très estimées en feront un lieu fashionable où se rendront en foule les familles qui recherchent le plaisir et la santé. Cette circonstance ajoutera beaucoup à l'importance de cette place et sera un encouragement à l'établissement de toutes les bonnes terres qui se trouvent dans ses environs.

“ Le chemin d'hiver de Tadousac à Bergeronnes est maintenant ouvert dans toute son étendue. Il donne accès à de belles terres sur lesquelles se sont fixés un grand nombre de colons. J'espère que l'été prochain le chemin pourra être parachevé en partie.

“ D'Escoumains à Bergeronnes le chemin a été rendu praticable pour les voitures à roues par le département des travaux publics; j'ai lieu d'espérer qu'il sera continué la saison prochaine.

“ Le chemin de la Rivière-Noire à l'embouchure du Saguenay a été en partie ouvert en chemin d'été, cette année, mais le montant approprié était si minime qu'il a été fait peu d'ouvrage; cependant, ces travaux ont donné l'impulsion à la colonisation, et ça et là l'on voit des colons choisir de bons lots et s'y fixer avec leurs familles, se confiant à la Providence et à leur bonne senté.

“ Autour des moulins des Escoumains où les révérends Pères Oblats ont établi leur principale mission, se forme un joli village où l'on voit une jolie église. Aussi loin que Mille-Vaches, dans la seigneurie de Portneuf, en gagnant l'est, et jusqu'aux Grandes-Bergeronnes, du côté de l'ouest, l'on rencontre partout des établissements dont les habitants viennent à l'église et au moulin à Escoumains. Il n'y a aucun doute qu'avant peu d'années les intérêts agricoles et des pêcheries feront que le comté de Saguenay contiendra une population considérable.

“ La loi scolaire y est en opération, et il existe des bureaux de poste à Tadousac, Escoumains et à Portneuf.

“ Dans les townships de Saguenay et Callières, l'on voit des familles bien établies et les terres se prennent promptement autour de ces établissements. Le long de la rivière Petit-Saguenay se sont établies 4 ou 5 familles venues des Eboulements. Il existe une belle étendue de terre dans une vallée qui communique au township St. Jean. S'il était construit un chemin entre St. Jean et le Petit-Saguenay, distance de 5 milles, il se formerait aussitôt dans ces endroits des établissements considérables.

“ Je ne puis terminer sans faire la remarque qu'il est absolument nécessaire que le gouvernement fasse, à la prochaine session, une appropriation considérable de deniers pour les fins de la colonisation, d'autant plus qu'il faut faire quelque chose pour engager à revenir au pays ceux de nos concitoyens qui se sont laissés tenter pour aller travailler dans les fabriques des États-Unis. Nous devons leur procurer les moyens de parvenir à nos terres vacantes et de soutenir leurs familles en les employant à l'ouverture de nouveaux chemins.

“ Un changement bien désirable dans la confection des chemins de colonisation serait de commencer les travaux à bonne heure, vers le 1er juin par exemple, car les ouvrages peuvent être mieux exécutés et à meilleur marché pendant la saison sèche et les longs jours qu'en automne. Cette année à peine les travaux étaient-ils commencés avant le 1er septembre, époque trop avancée pour tirer un bon profit des argents appropriés.”

COMTÉ DE CHARLEVOIX.

Chemin de Settrington et de Sales.

Conducteur—RÉV. M. CLOVIS GAGNON.

Montant approprié en 1861	-	-	-	\$300.00
Montant payé	-	-	-	300.00

Ce chemin, qui a son point de départ au 1er rang de Settrington, doit se terminer au chemin de St. Urbain.

Dans la partie déjà ouverte, l'an dernier, cinq milles et deux arpents ont été complétés cette année, ainsi qu'un arpent de pontage. Il reste encore à parachever une étendue de cinq milles et cinq arpents ouverts de huit pieds de large, mais néanmoins passable à la charrette.

M. Gagnou informe ce bureau que la colonisation a tellement progressée qu'il n'y a plus de terres à prendre dans les townships de Settrington et de Sales, et que la plupart sont ouverts.

Un grand nombre de colons se proposent de s'établir au nord-ouest de la Rivière-du-Gouffre, quoique les terres n'y soient pas encore arpentées.

Des grains de toute espèce ont été semés et n'ont aucunement souffert de la gelée ou des insectes.

Trois milles de ce chemin sont verbalisés.

L'on estime qu'il faudrait une somme de \$800 pour terminer le chemin.

COMTÉ DE MONTMORENCY.

Ponts sur les Rivières Desroches et Lombrette.

Conducteur—CHARLES RHÉAUME.

Montant approprié pour le 1er pont en 1859	-	-	\$374.43
Montant do do 2d do do	-	-	150.00
			<hr/>
			\$524.43
Montant payé	-	-	524.43

Ces deux ponts ont été construits dans le cours de cette dernière année. Le pont sur la Rivière-Desroches a été fait à la journée, et celui de Lombrette a été donné à faire à l'entreprise à M. Etienne Bacon.

Ces deux ponts ont été reçus et acceptés par les autorités municipales locales qui ont déclaré que les ouvrages avaient été conduits d'une manière habile et judicieuse, et que les constructions avaient été exécutées de la meilleure manière possible et la plus durable, et en tout conforme aux plans et spécifications.

Chemin Cauchon.

Conducteur—CHARLES RHÉAUME.

Montant approprié	-	-	-	\$1895.17
Montant payé	-	-	-	400.00
				<hr/>
Balance restant	-	-	-	\$1495.17

Ce chemin a son point de départ dans la paroisse St. Ferréole, à une demie-lieue au sud de la Rivière-Ste.-Anne et doit se terminer au chemin de St. Urbain.

M. Rhéaume, chargé de l'exploration et du tracé de ce chemin, a fait à ce bureau un rapport des plus favorables.

Après avoir considéré que ce nouveau chemin racourcira de 15 milles la distance que l'on a à parcourir par le chemin actuel "des Caps," entre Québec et St. Urbain, le département n'a pas hésité à en entreprendre la confection qui sera, pour les colons du Saguenay, une continuation très avantageuse du chemin que l'on achève entre la Grande-Baie et St. Urbain, et une grande et utile amélioration très favorable à la colonisation des localités qu'il traverse et à celle du Saguenay.

Il a été décidé qu'un pont serait construit à peu près au commencement du chemin, sur la Rivière-Ste.-Anne. Ce pont aura à peu près 210 pieds de long; il est évalué à \$1000 ou \$1200.

Afin de profiter de la saison favorable, la somme de \$400 a été avancée à M. Rhéaume l'automne dernier, pour qu'il pût se procurer plus facilement, non seulement le bois de construction, mais encore amasser en tas, avant la tombée de la neige, la quantité nécessaire de pierre pour le remblai des quais, pour pouvoir les transporter sur les lieux en saison et chemins favorables.

M. Rhéaume, dans son rapport, fait les remarques qui suivent:—

"Ce chemin traverse une grande étendue de belles terres qui me paraissent d'une très grande fertilité. Il longe quatre lacs magnifiques remplis de poisson: il sera le plus uni qu'il soit possible d'ouvrir. Il n'y aura qu'un seul pont qui séparera les deux derniers lacs et dont la largeur ne sera que de 25 à 30 pieds, ce qui le rendra bien peu dispendieux....."

"Toutes les terres auxquelles ce chemin donnera accès sont à un niveau de plusieurs cents pieds plus bas que le chemin déjà fréquenté, et sont bien plus belles que celles déjà prises; elles sont défendues des vents du nord par une rangée de montagnes, et par conséquent bien moins exposées à la gelée qui se fait souvent sentir le long du vieux chemin. Elles penchent vers le sud, de sorte qu'elles sont toujours exposées au soleil, ce qui ajoutera encore à leur fertilité, et elles seront moins exposées à la gelée.

"Les bois les plus fréquents sont le merisier, l'érable, etc., etc."

COMTÉ DE QUÉBEC.

Chemin de Stoneham et Tewkesbury.

Conducteur—ETIENNE BERNIER.

Balance de l'appropriation de 1860 - - \$373.21

Montant payé - - - - - 373.21

Avec cette somme M. Bernier a parachevé, en 1861, seize arpents de chemin qui ont coûté sur le pied de \$167 du mille.

Il a été construit six petits ponts et environ 4½ arpents de pontage sur terre dont le coût a été de \$200.

Le chemin est verbalisé.

La colonisation fait des progrès dans ces localités et la population a doublé depuis ces dernières années.

Ce chemin est maintenant terminé.

COMTÉ DE PORTNEUF.

Chemin Gosford et St. Gabriel.

Conducteur—ALEXIS CAYER.

Balance de l'appropriation de 1859.....\$600 00

Montant payé.....\$600 00

Ce chemin commence au poteau qui sépare les lots Nos. 15 et 16 du 4e rang du township Gosford et doit se terminer au chemin d'ouverture dans St. Gabriel; sa longueur projetée est d'environ sept milles.

M. Cayer a fait avec cette somme 4 milles et 16 arpents de chemin, dont 4 milles et 15 arpents dans Gosford et un arpent dans St. Gabriel, qui a coûté environ \$112 du mille. Des ponts ont été construits formant ensemble 267 pieds de pontage et de plus 4½ arpents de pontage sur terre.

Il faudrait une somme de \$250 pour terminer les deux milles et quelques arpents qui restent à ouvrir jusqu'au chemin de St. Gabriel.

Dans les environs de ce chemin le terrain est bon, mais rocheux. Les arbres sur les montagnes sont gros et le bois dominant est l'érable, le merisier avec quelques sapins; dans les fonds, l'épinette blanche avec merisier et sapin.

M. Cayer, dans son rapport, fait les suggestions qui suivent: "Pour l'avancement de la colonisation, il faudrait qu'un chemin fut ouvert depuis Fossambeault, en suivant la ligne qui passe entre les Nos. 21 et 22 des 1er, 2e, 3e et 4e rangs de Gosford, traverser le chemin que j'ai fait dernièrement, ainsi que la Rivière-Ste-Anne, suivre à peu près la même direction sur les rangs plus haut pour se rendre au lopin de terre que j'ai exploré il y a deux ans où l'on trouve 40 à 50 bonnes terres, et de là rejoindre le chemin Roc-mont"

"Une exploration devrait aussi être faite afin d'ouvrir un chemin à peu près dans la ligne de division des townships Colbert et Gosford, lequel devrait être poussé en profondeur où l'on dit qu'il y a grand nombre d'excellentes terres."

Chemin Colbert.

Conducteur—VICTOR LECLERC.

Montant de l'appropriation de 1860.....	\$100 00
Montant payé.....	\$100 00

M. Leclerc a parachevé, en 1861, 15 arpents et 8 perches de chemin dans le township Colbert, ce qui, avec l'étendue ouverte l'année précédente, forme une longueur de 2 milles, 15 arpents et 9 perches de chemin praticable pour les voitures d'été, qui a coûté \$152 du mille.

Il a aussi été construit un pont de 37 pieds de pontage, et 158 pieds de pontage sur terre.

Le township Colbert est un peu montagneux: néanmoins, les terres y sont excellentes et très recherchées par les jeunes colons.

Le chemin devra se continuer plus tard jusqu'à la rivière Batiscan, en passant par le lac Simon qui se trouve dans Colbert.

Chemin Montauban.

Conducteur—T. BÉLANGER.

Montant approprié.....	\$500 00
Montant payé.....	500 00

Ce chemin a son point de départ à six milles de l'église de St. Casimir dans la seigneurie des Grondines, et doit se terminer à la rivière Batiscan, dans le township Montauban.

La longueur projetée est de 16 milles.

Sept milles de chemin ont été ouverts et la moitié parachevée sur la longueur, de sorte que le chemin est praticable dans toute son étendue pour les voitures à roues.

Le coût, par mille, du chemin parachevé est de \$127, les ponts non compris.

Le nombre de ponts construits est de cinq, ayant chacun à peu près de 30 à 36 pieds de pontage. En outre, il a été fait deux arpents de pontage sur terre. Le coût de ces ouvrages a été de \$55 50.

Les terrains à travers lesquels passe le chemin sont généralement de bonne qualité et offrent beaucoup d'avantages à la colonisation. On y trouve plusieurs pouvoirs d'eau.

La colonisation est florissante dans ces localités et les propriétés augmentent beaucoup de valeur. L'on y récolte avec avantage toutes espèces de grains. Deux sites d'église ont été établis par l'autorité religieuse.

M. Bélanger estime qu'il faudrait une somme de \$1500 pour terminer le chemin.

COMTÉ DE CHAMPLAIN.

Chemin de St. Tite.

Conducteur—JOSEPH TRUDEL.

Montant approprié.....	\$500 00
Montant payé.....	500 00

Avec cette somme M. Trudel a ouvert et parachevé un mille et trois quarts de chemin sur vingt pieds de largeur, ce qui forme, en y comptant l'étendue ouverte les années précédentes, quatre milles de chemin ouverts et parachevés dans le chemin principal.

La branche sud du chemin de St. Tite, mesurant 22 arpents de long, a aussi été ouverte dans toute son étendue et près de dix arpents ont été parachevés, ainsi que six côtes considérables.

Au commencement du deuxième quart de mille se trouve un pont mesurant 45 pieds de pontage qui a été construit pour le prix de \$25.

M. Trudel croit qu'une somme de \$35 serait suffisante pour parachever ce qui reste de ce dernier chemin.

M. Trudel, dans son judicieux rapport, fait les remarques qui suivent :

“ Une partie du chemin principal (onze arpents.) étant sur un sol très mouillé, j'ai fait une décharge de sept arpents pour conduire les eaux du chemin vers un petit ruisseau qui se trouve près de là.

“ En creusant cette décharge, j'ai trouvé de la mine de fer, en petite quantité, mais je suis porté à croire que cette savane qui s'étend considérablement vers le sud-ouest peut contenir une quantité assez considérable de ce métal pour valoir la peine d'être exploitée. J'ai de plus remarqué un petit ruisseau, appelé le ruisseau Rouillé, qui traverse une portion de cette savane et va tomber dans la rivière Makinaek, dont les eaux sont imprégnées d'oxide de fer. A une distance assez considérable de cette savane, bien que les eaux commencent à se clarifier, on remarque encore des particules d'oxide de fer sur les feuilles et les mousses qui gisent au fond du ruisseau.

“ A part cette savane, qui est sur un terrain de sable et peu propre à la culture, le sol est de bonne qualité. La terre sera facile à cultiver et à entretenir en bon état. Le sous-sol est du sable qui ne retient point cette trop grande humidité qui est préjudiciable à la végétation sur certains sous-sols sablonneux et *foncés*. Je suis passé dans ces bois francs après de fortes pluies et je n'ai pu y trouver d'eau à part des ruisseaux.

“ Sur toute l'étendue du chemin ouvert cette année, les terres ont été marquées par de fausses bornes et bon nombre de personnes ont déjà commencé à les défricher. Le département des terres de la couronne voit les besoins de tant de malheureux. Puisse pas même un petit coin de terre pour y établir leur gîte. Il est aussi à considérer que la vente de ces terres augmenterait les revenus de la province.”

Chemin de St. Maurice.

Conducteur—ALPHONSE DUBORD.

Montant approprié.....	\$2,700 00
de payé	2,052 00
Balance restant.....	\$ 618 00

Ce chemin partant du chemin des Piles au sud-ouest du St. Maurice, devra se rendre à l'embouchure de la rivière Matawin; de là à la Rivière-aux-Rats; de ce point, une branche gagnera la Tuque, sur le chemin St. Maurice, et l'autre la rivière Vermillon, en suivant le sud de la Rivière-aux-Rats.

De ce chemin, 4½ milles ont été donnés par contrat à raison de \$460 par mille, y compris les ponts.

Ce chemin n'ayant été commencé qu'en novembre dernier, l'entrepreneur n'a pu exécuter son contrat en entier; cependant, trois milles de chemin ont pu être parachèvés, et de plus ½ de mille sont en partie faits.

Cinq ponts ont été construits, dont trois de vingt pieds de longueur et les deux autres d'au-delà de 40 pieds.

Les terrains traversés par ce chemin sont d'une excellente qualité et bien propres à la colonisation; le bois y est mêlé, mais le bois franc domine.

Ci-suit un extrait de l'excellent rapport de M. Dubord :

"Eu jetant un coup-d'œil sur l'espace que ce chemin doit parcourir, on comprend de suite l'immense pays qu'il devra ouvrir à la colonisation, et les parties explorées, tels que les townships Caxton, Polette et Turcotte, devront par la bonne qualité de leur sol y attirer sous peu une nombreuse population.

"Sous tous les rapports le chemin St. Maurice sera un des plus importants de la province. Les terres qui sont de bonne qualité offriront au colon éloigné des marchés des villes un avantage qui se rencontre rarement, celui de vendre sur les lieux le produit de leurs terres aux marchands de bois; pour ces derniers, il leur fournira en toutes saisons un accès facile aux localités qu'ils exploitent. Le seul chemin qui existe pour eux aujourd'hui est la rivière St. Maurice, en canot, en été, sur la glace, en hiver.

"Quand on considère que plus de 1,300 hommes et au-delà de 600 chevaux sont employés dans l'intérieur du St. Maurice jusqu'à une distance de 150 milles, on a peine à se faire une idée des dépenses énormes ainsi que des pertes et des retardements résultant d'une communication si difficile.

"Le territoire du St. Maurice est couvert de lacs et de rivières, de sorte que les puits d'eau y sont très communs. Sur le chemin il n'y a pas de pierre à chaux. Le minerai de fer existe partout en abondance. On parle aussi de minéraux de cuivre, etc., etc., dans les environs, mais j'ignore si la chose est certaine.

"Ce chemin, devant s'étendre à une distance d'environ 115 milles, ne pourra être terminé que dans quelques années: je crois, cependant, qu'il devrait être prolongé l'été prochain jusqu'à la rivière Matawin, distance de 20 à 25 milles, et que la somme de \$1200 devrait être accordée pour cet objet.

"St. Etienne et Shawinigan ont été ouverts en 1849, Ste. Flore en 1856. La population, d'après le dernier recensement, est de 2,054 dans St. Etienne; de 962 dans St. Boniface, (Shawinigan); et d'au-delà de 360 dans Ste. Flore; en tout, 3,376.

"Peu de localités, je pense, ont augmenté aussi rapidement, et j'oserais dire que sans le manque de chemins cette population serait aujourd'hui doublée. Si le gouvernement donne, comme je l'espère, des octrois gratuits sur le chemin St. Maurice, il y aura certainement l'an prochain une ligne non interrompue d'établissements du chemin des Piles à la rivière Matawin.

"Il en sera de même, une autre année, sur la partie du chemin qui devra se rendre à la Rivière-aux-Rats et qui, ouvrant les townships Polette et Turcotte, offrira des établissements avantageux, surtout pour cette nombreuse population qui dépend en grande partie du commerce de bois.

"Permettez-moi de vous dire, en passant, que je ne considère pas une immigration étrangère avantageuse pour ces localités; ce ne sont pas ici les colons qui manquent. Que l'on fasse pour le surcroît de population de nos paroisses environnantes ce que l'on jugerait indispensable pour y attirer des étrangers, et de suite, plusieurs nouvelles paroisses surgiront comme les trois dont je viens de vous parler.

"St. Etienne et St. Boniface sont érigées canoniquement et civilement: elles sont, toutes deux, desservies par des curés domiciliés; Ste. Flore possède une chapelle et est momentanément desservie par le curé de St. Boniface; elle sera, sous peu de jours aussi, érigée canoniquement et civilement.

"Les terres établies valent de \$100 à \$3000. Cette haute valeur de la propriété fon-

cière parle hautement en faveur de la qualité du sol. Pour vous en donner une autre preuve, je vous dirai que j'ai perçu, comme agent des terres de la couronne, dans Shawinigan seulement, du 12 au 31 décembre 1859, la somme de \$1,426.79, ce qui n'a pas empêché ces braves gens de se cotiser, dans le même temps, pour une somme considérable, \$14,000, pour bâtisse de presbytère et d'une église en pierre.

" Les grains récoltés sont de toutes espèces. Le blé domine dans Ste. Flore; l'avoine, l'orge dans St. Boniface; le seigle, l'avoine dans St. Etienne. Le foin y est abondant partout, et des patates parfaitement saines, s'y récoltent en grande quantité. La gelée n'a causé aucun dommage.

" Il n'y a pas de différence sensible pour les gelées avec les paroisses situées sur les bords du St. Laurent."

Le chemin St. Maurice n'est pas verbalisé.

COMTÉ DE ST. MAURICE.

Chemin du Moulin dans Shawinigan.

Conducteur—CYRILLE MAGNAN.

Montant approprié.....	\$200 00
do payé	200 00

De la partie de ce chemin simplement ouverte, M. Magnan a, en 1861, nivelé 83 arpents sur une largeur de 7 à 10 pieds, qui peuvent servir aux voitures à roues. Le coût de ces travaux a été de \$169.

L'étendue totale du chemin praticable pour les voitures d'été est de 5½ milles.

Il a aussi été construit 275 pieds de pontage sur terre pour le prix de \$36.

La colonisation fait de grands progrès dans ces localités; des colons sont établis jusque sur les bords de la rivière Shawinigan, à trois milles plus loin que l'endroit où M. Magnan a arrêté ses travaux.

Un presbytère a été bâti, cette année, à St. Boniface de Shawinigan, qui a coûté \$1400. Un prêtre y réside depuis l'automne dernier, et l'on se prépare à construire prochainement une église.

La valeur de la propriété foncière a plus que doublé depuis ces dernières années.

Ce chemin étant maintenant praticable jusqu'au moulin, il ne resterait plus à ouvrir qu'un espace de soixante arpents pour joindre le chemin de St. Maurice, ce qui serait très avantageux pour les habitants de la paroisse de Ste. Flore et autres localités environnantes, qui sont obligés de parcourir de grandes distances pour faire moudre leur grain.

Chemin de Hunterstown à St. Etienne.

Conducteur—CHARLES GÉLINAS.

Montant approprié	\$800
do payé.....	300

Ce chemin a son point de départ au village de Hunterstown, traverse le township de Caxton et doit se terminer au chemin du gouvernement dans St. Etienne.

M. Gélinas a ouvert 50 arpents, dont 14 arpents sont parachevés. Le coût de ce chemin a été de \$120 du mille.

Il a été construit 6 arpents de pontage sur terre, mais cet ouvrage n'est pas entièrement terminé.

Le terrain, le long du chemin, est sablonneux et pierreux, mais bon pour la culture. L'on y trouve des bois francs et de construction et des sucreries étendues. Ce chemin, communiquant à Trois-Rivières, Shawinigan, Ste. Flore et St. Etienne, offre, par conséquent, de grands avantages à la colonisation et au commerce.

Il y a dans les environs quatre pouvoirs d'eau dont deux sont actuellement utilisés ; l'on y trouve aussi de la pierre à chaux.

M. Gélinas dit que les progrès de la colonisation sont très considérables, et au-delà de toute attente le long des chemins ouverts par le gouvernement, et que la population est augmentée de deux-tiers depuis quelques années.

La révolte a été bonne et n'a subi aucun dommage.

Ce chemin est verbalisé l'espace d'une lieue et trois quarts.

COMTÉ DE MASKINONGÉ.

Chemin de la Rivière-aux-Ecorces.

Conducteur—LÉANDRE LAFOND.

Montant approprié.....	\$200 00
do payé.....	200 00

Avec cette somme M. Lafond a ouvert six arpents de chemin au nord de la Rivière-du-Loup, dans Hunter-town, et construit des ponts formant ensemble 197 pieds de pontage.

La nature du sol par où passe ce chemin est sablonneux et produit de bon grain.

Le bois est abondant et bien beau. M. Lafond dit que si le chemin était ouvert plus haut, l'espace de trois milles, il atteindrait les terrains vacants du gouvernement où les terres sont excellentes. Ce monsieur a compté ju-qu'à dix personnes par jour qui ont été voir ces terres ; elles attendent l'ouverture du chemin pour aller s'y fixer.

Un bon pouvoir d'eau existe sur la décharge du lac à L'Eau-claire, où l'on trouve plusieurs traces de mine de fer.

Les grains ont donné un bon rendement et la propriété foncière a doublé depuis 1857

M. Lafond estime qu'il faudrait \$300 pour parachever le chemin déjà ouvert, et de plus \$1000 pour atteindre les terres de la couronne.

Ce chemin est verbalisé.

Chemin de St. Didace.

Conducteur—RÉMI BARRETTE.

Montant approprié.....	\$200 00
do payé.....	200 00

Les travaux de ce chemin ont été commencés cette année au front du lot No. 16, dans le fief de Hope, et seront terminés aux terres défrichées du lac Déléigny.

Des 25 $\frac{1}{2}$ arpents de chemin ouvert, 23 arpents sont praticables pour les voitures à roues et le reste pour les voitures d'hiver seulement. Ces ouvrages ont été pratiqués partie sur une montagne et partie dans un bas-fond, où il a fallu faire 650 pieds de fascinage recouvert par 400 voyages de terre.

" Nous rencontrons sur ce chemin," dit M. Barrette, " lorsque nous sommes sur le haut de la montagne, de belles sucreries et de là nous tombons dans une savane qui, avec peu d'ouvrage, pourrait être égoutée et qui ensuite fournirait aux colons un sol riche et productif: du bout de cette savane reprennent les sucreries à perte de vue sur la longueur du chemin fait et encore à faire.

" Cette année, nous avons vu avec joie nos braves colons recueillir beaucoup d'avoine, de sarrasin, de seigle, etc., etc., que les gelées et les pluies n'ont pas endommagées, ou du moins très peu.

" Il faudrait encore, je crois, une somme de \$2400 pour rendre le chemin au township " Peterborough, ce qui donnerait aux colons canadiens un avantage incalculable, car une im

“ mense étendus de belles terres les attendent là pour les récompenser au centuple des sueurs qu'ils verseront en les défrichant.”

Ce chemin est verbalisé.

COMTÉ DE BERTHIER.

Chemin Alfred et chemin Ste. Catherine.

Conducteur—JÉRÉMIE LAPORTE.

Montant approprié.....	\$500 00
do payé.....	250 00
	<hr/>
Balance restant.....	\$200 00

Le premier de ces chemins, route Alfred, a son point de départ près de l'église St. Norbert et se termine à la ligne qui divise la seigneurie de Berthier d'avec le township de Brandon ; le second, route Ste. Catherine, qui n'est que la prolongation de la première, se termine au 9me rang de Brandon.

Ces chemins sont complètement ouverts depuis nombre d'années, mais avaient besoin d'améliorations. Avec la somme de \$218, M. Laporte a amélioré et parachevé environ six milles de ces chemins, dont 4½ milles dans Brandon, 1 mille dans la partie de la seigneurie de Lanaudière incluse dans les limites du township de Brandon, au sud-ouest du lac Maskinongé, et un demi-mille dans la seigneurie de Berthier. Ces travaux ont coûté \$36.99 par mille. Trois ponts ont été construits, dont deux par les colons et le troisième, long de 60 pieds, par M. Laporte.

Plusieurs pouvoirs d'eau, tous utilisés, se rencontrent le long de ces chemins. Il existe dans le 10me rang de Brandon une mine de cuivre qui, dit-on, paraît très-riche.

L'on croit qu'une somme de \$300 suffirait pour compléter les améliorations de ces chemins.

Dans Brandon, la récolte a été abondante et nullement endommagée soit par la gelée ou les insectes.

“ Le township de Brandon,” dit M. Laporte, “ est presque totalement colonisé et la population a presque doublé depuis 10 ans. Dans le township de Peterborough, la population n'augmente que très lentement, quoique la plus grande partie soit propre à la colonisation ; ce peu d'augmentation est dû à ce que les colons de cette partie n'ont point de voie de communication. Au contraire, la partie de St. Didace qui se trouve en seigneurie se colonise rapidement, parce que cette partie a l'avantage de voir s'ouvrir de bons chemins de communication ; aussi la population de cette partie a à peu près quadruplé depuis dix ans.”

COMTÉ DE JOLIETTE.

Chemin de Joliette et Matawin.

Conducteur—MAXIME CRÉPEAU.

Balance de l'appropriation de 1860.....	\$ 60 40
Montant approprié en 1861.....	800 00
	<hr/>
	\$860 40
Montant payé.....	400 00
	<hr/>
Balance restant.....	\$460 40

Ce chemin qui est la continuation du chemin de Brandon et Joliette, commence au No. 33 du 2nd rang de Joliette, et doit se terminer à la rivière Matawin.

Il est actuellement ouvert de manière à y passer avec des voitures à roues jusqu'au 6me rang, à sept milles et trois-quarts du point de départ.

Un mille de chemin a été ouvert, cette année, dont la moitié est praticable pour les voitures d'été.

"Le chemin," dit M. Crépeau, "passe à travers du terrain, généralement d'une excellente qualité, quoique rocheux; une partie de ce terrain est boisée en érable, merisier et hêtre et l'autre partie en épinette, cèdre, sapin, etc. A deux milles au-delà du terminus de la route il se trouve une grande quantité d'excellentes terres, sur lesquelles au-delà de mille arpents ont été pris cet automne par des colons de St. Norbert, Ste. Elizabeth et St. Félix de Valois.

"Encore à l'heure qu'il est des colons s'y rendent tous les jours pour voir ces terrains et en prendre. Le chemin Matawin doit traverser de bonnes terres, et il en traversera des milliers d'autres plus ou moins bonnes jusqu'au terminus proposé, là où se trouvent les excellentes terres de la Matawin.

"L'avantage que ce chemin donnera à la colonisation sera de coloniser les terres dont je viens de parler, car il n'y a pas de doute que du moment que ce chemin sera terminé, on comptera sur son parcours les colons par milliers; le commerce de bois de pin se trouvera aussi grandement favorisé par ce chemin.

"Les progrès de la colonisation qui sont à ma connaissance, sont ceux-ci: Il y a six ans, le township de Joliette était encore vierge, tandis qu'on y trouve aujourd'hui une population d'au-delà de trois cent cinquante âmes. Pendant la même période de temps la population de la partie nord-est du township de Brandon a augmenté d'au moins mille âmes. On trouve dans ces localités un grand nombre d'habitans très à l'aise. Ces progrès sont dûs à l'établissement de chemins de colonisation.

"Dans le onzième rang de Brandon, il y a eu l'année dernière une chapelle d'érigée, où M. le curé de St. Gabriel de Brandon se rend tous les quinze jours pour célébrer le saint sacrifice. Il est question d'en ériger une cette année dans le township de Joliette.

"Je crois que la valeur de la propriété a augmenté depuis ces années dernières des deux-tiers.

"Les grains recueillis en plus grande abondance sont le seigle et l'avoine. La récolte n'a subi aucun dommage cette année.

"Les premières gelées nuisibles aux récoltes ne se font sentir que vers le 15 octobre." L'on estime qu'il faudrait une somme de \$3,000 pour compléter ce chemin.

COMTÉ DE MONTCALM.

Chemin de Kilkenny.

Conducteur—LOUIS DUFRESNE.

Montant approprié.....	\$150.00
do payé,	150.00

Ce chemin qui doit se terminer à Wexford a été complété, cette année, sur un espace d'un mille, à partir de la moitié du 8e rang jusqu'à la moitié du 9me.

Le sol le long de ce chemin, ainsi que plus en profondeur, est composé de terre jaune très propre à la culture; le bois y est mêlé.

M. Dufresne dit que depuis que ce chemin a été ouvert par le gouvernement la colonisation a augmenté d'un tiers et que la valeur de la propriété a aussi augmenté en même proportion.

Une somme de \$900 suffirait pour compléter le chemin.

Ce chemin est verbalisé.

COMTÉ DE VAUDREUIL.
Ponts dans Newton.

Balance de l'appropriation de 1860.....	\$103.74
Montant payé à la municipalité, en 1861.....	103.74

Partie de cette somme (\$143.34) a été payée à l'entrepreneur du pont érigé en 1860, et le reste a été employé à construire un autre pont dans le 1er rang de Newton, long d'à peu près 80 pieds.

Ce pont a été reçu par trois experts qui, dans leur rapport, ont certifié que le pont avait été construit conformément aux spécifications portées dans le contrat.

COMTÉ D'ARGENTEUIL.
Chemins dans Mille-Isles.

Conducteur—WILLIAM STUART.

Montant approprié.....	\$150.00
Montant payé.....	150.00

Avec cette somme, M. Stuart a amélioré 17 arpents de chemin dans l'augmentation de Mille-Isles, dont moitié dans le chemin principal, et moitié dans East-Outlet, de manière à les rendre praticables pour les voitures d'été.

Il a aussi construit trois ponts dont l'un de 45 pieds; le 2e de 36 et le 3e de 39 pieds, qui ont coûté ensemble \$31, et de plus 4 arpents de pontage sur terre pour le prix de \$56.

La récolte dans Mille-Isles a été assez bonne, cette année et n'a pas souffert de la gelée. Une nouvelle église a été construite en 1861.

Chemin dans Morin.

Conducteur—GEORGE HAMILTON.

Montant approprié.....	\$100.00
Montant payé.....	100.00

Cette somme a été employée à construire deux ponts importants dans la section Morin du chemin d'Argenteuil et Howard.

M. Hamilton, qui depuis plusieurs années a conduit d'une manière judicieuse les travaux qui lui ont été confiés, fait le rapport qui suit :

“ J'ai le plaisir de vous informer que, avec la somme appropriée, les deux ponts ont été construits conformément aux spécifications que je vous ai adressées. Le premier a 105 pieds de longueur, et le second 65, formant ensemble 170 pieds de pontage.

“ Il m'a fallu donner un temps considérable pour surveiller ces travaux pour lequel je n'ai chargé que deux journées de surveillance, dans l'intérêt de la colonisation, je n'ai pas hésité à faire quelques sacrifices, et j'espère avoir employé pour le plus grand avantage la somme qui a été appropriée par le gouvernement.”

Chemin de la rivière du Nord et de Wentworth.

Conducteur—JAMES ARMSTRONG.

Montant approprié.....	\$500.00
Montant payé.....	500.00

Ce chemin qui s'étend en profondeur sur un espace d'environ 20 milles, depuis la rivière du Nord jusqu'au township Morin, avait été ouvert d'une manière incomplète, et il

était devenu nécessaire de l'améliorer. Avec la somme appropriée, le chemin a été rendu praticable pour les voitures à roues sur une distance de deux milles, depuis la rivière du Nord jusqu'au chemin de Wentworth.

Le sol, le long de ce chemin, est bon dans les vallées, mais très rocheux et montagneux; les terres vacantes en profondeur du comté sont de même nature et couvertes de belles forêts de bois francs.

L'on trouve dans les environs de la pierre à chaux et quelques indications de minerais de fer.

M. Armstrong est d'opinion que si le chemin était terminé et des octrois gratuits faits aux colons, ça contribuerait beaucoup à la colonisation des terres de la couronne en arrière du comté.

L'on estime qu'il faudrait une somme de \$50 par mille pour compléter le chemin.

Chemin de West Gore.

Conducteur—W. SMITH.

Montant approprié.....	\$150.00
Montant payé.....	150.00

M. Smith n'ayant transmis aucuns rapports à ce bureau, je ne puis vous donner aucuns détails sur les travaux qu'il a exécutés dans ce chemin.

Chemin de Chatham et Wentworth.

Conducteur—JOSEPH HUSTON.

Montant approprié, - - - - -	\$50.00
do payé, - - - - -	50.00

Ce chemin commence au front du 10^e rang de Chatham et est ouvert l'espace de six milles dont 3 dans Chatham et trois dans Wentworth.

En 1854, ce chemin avait été ouvert 5 milles encore plus en profondeur, dans Wentworth, mais cette partie n'est pas même praticable pour les voitures d'hiver, et les colons qui se sont fixés dans ces localités sont obligés, pour sortir, de faire un détour de dix milles en passant par Harrington et Grenville.

Avec la somme appropriée, M. Huston a complété un mille de chemin, et il estime qu'il faudrait de \$50 à \$160 par mille pour parachever le reste du chemin.

Il y aurait aussi trois ponts à construire dont l'un de 30 pieds, et les deux autres de 60 pieds chaque, dont le coût serait à peu près de \$200. Le sol par où passe le chemin est bon, mais inégal. Le bois y est mêlé. L'on trouve d'excellentes terres du 6^e au 9^e rang de Wentworth.

Il existe sur ce chemin plusieurs pouvoirs d'eau et de la pierre à chaux en abondance.

Chemin de Dalesville et Wentworth.

Conducteur—JAMES CLARK.

Balance de l'appropriation de 1860, - - -	\$50.00
Montant payé, - - - - -	50.00

Cette balance a dû être employée à l'amélioration de certaines parties du chemin de front du 10^e rang de Chatham; mais M. Clark n'ayant pas transmis de rapport, je ne puis vous donner des détails sur les travaux qu'il a exécutés.

Chemin de Grenville et Arundel.

Conducteur—HENRY MILWAY.

Montant approprié,	\$100.00
do payé,	100.00

Ce chemin, long de six milles, commence à la 6e concession, sur le lot No. 15, de la se continue par le lot No. 8 du 8e rang, et se termine au chemin du gouvernement.

Le chemin a été simplement ouvert, cette année.

Des ponts ont été construits formant ensemble 145 pieds de pontage, et ont coûté \$25.

La nature du sol, le long du chemin, est bon, mais rocheux et couvert de bois mêlé.

L'on y trouve plusieurs pouvoirs d'eau sur l'un desquels un moulin à farine a été construit.

Les townships d'Harrington et d'Arundel s'établissent rapidement, surtout le dernier.

Une église a été bâtie par les colons.

M. Millway croit qu'il faudrait une somme de \$800 pour compléter ce chemin qui est verbalisé.

COMTÉS D'ARGENTEUIL ET OTTAWA.

Chemin de Grenville et Amherst.

Conducteur—JOHN MCCALLUM.

Montant approprié en 1859.....	\$550.00
do payé, en 1861.....	550.00

Ce chemin commence dans les profondeurs de l'augmentation de Grenville et a été ouvert l'espace de sept milles jusqu'à la vallée de la Rivière-Maskinongé, située près de la ligne qui divise les comtés d'Argenteuil et d'Ottawa. Cinq milles de chemin ont été complétés et deux milles simplement couverts.

Quatorze ponts formant ensemble à peu près 168 pieds de pontage, et 1200 pieds de pontage sur terre ont été construits.

Plusieurs familles se sont établies le long du nouveau chemin où l'on trouve d'excellentes terres; d'autres se proposent aussi de s'y fixer.

Au-delà de la chaîne de montagnes qui passe par le centre des townships environnants, courant est et ouest, mais surtout dans l'augmentation de Grenville, les terrains sont plus unis et offrent par conséquent plus de facilités pour les colons.

L'on construit actuellement deux nouvelles églises dans l'augmentation de Grenville.

Dans le but d'atteindre les belles terres qui sont en profondeur, M. McCallum a judicieusement fait passer son chemin par la vallée de la Rivière-Maskinongé.

Cette rivière prend sa source dans le township de Ponsomby, comté d'Ottawa, et se décharge dans la Rivière-Rouge, entre les townships de Grenville et Harrington, à une distance de 14 milles de l'Ottawa.

COMTÉ D'OTTAWA.

Chemin de Wakefield et Portland.

Conducteur—H. HAMILTON.

Montant approprié en 1860.....	\$800.00
do payé en 1861.....	800.00

Ce chemin commence sur le lot No. 17 du 1er rang de Wakefield, passe par Templeton et doit se terminer dans Portland, distance de 12 à 14 milles.

Il a été ouvert, cette année, huit milles et neuf arpents de chemin dont deux milles et neuf arpents sont parachevés. Il a été fait, de plus, 460 verges de pontage sur terre. Il y en a encore 1,000 verges à construire dans le reste du chemin.

Ce chemin a coûté, avec les ponts, à peu près \$380 par mille.

“ Le sol,” dit M. Hamilton, “ dans les endroits où il n’est pas rompu par les montagnes ou les rochers, est de la meilleure qualité. Les bois les plus communs sont l’érable, le merisier, le bois blanc, l’orme, la pruche et le bouleau.”

“ Ce chemin passe à travers l’un des plus beaux terrains agricoles du Bas-Canada, et son ouverture sera le moyen de faire établir rapidement les townships de Portland, Denholm, Bowman, Bigelow et Wells, dans lesquels se trouvent d’immenses étendues de belles terres.

“ La distance de ces terres à la cité d’Ottawa n’est pas plus de 25 à 30 milles.”

“ L’avantage de ce chemin s’est déjà tellement fait sentir que la partie nord-est de Wakefield a été presque toute vendue par l’agent local depuis 12 mois, et j’ai la certitude que si le gouvernement fait terminer le chemin l’été prochain, cinq cents colons s’établiront dans Denholm et Bowman.”

“ Les émigrants Prussiens qui se sont établis dans Bowman passent par ce chemin.”

“ L’on trouve dans ces localités grand nombre de pouvoirs d’eau, quantité de pierre à chaux et des indices de mines de fer, de cuivre et de plomb.

“ A ma connaissance, plus de 400 familles se sont établies dans ces townships depuis deux ans.

“ Le pin a été exploité sur une grande échelle, mais il en reste encore en quantité suffisante pour les besoins futurs des colons.

“ Les récoltes ont échappé aux insectes et ont été bien plus abondantes que dans les townships situés sur l’Ottawa ; M. l’Evêque d’Ottawa est en ce moment à bâtir une église dans la ligne qui divise Wakefield de Portland.”

L’on estime qu’il faudrait \$5,000 pour compléter le chemin.

COMTÉ DE PONTIAC.

Chemin de Litchfield et Mansfield.

Conducteur—MICHAEL HUGHES.

Montant approprié.....	\$500
do payé.....	500

Ce chemin commence à la ligne entre les lots Nos. 8 et 9 du 1er rang de Litchfield, et se termine au lot No. 1 du 7me rang du même township, où il joint la ligne de division entre Litchfield et Mansfield.

La longueur projetée du chemin est de 10 à 11 milles.

Il a été ouvert sur une longueur de six milles, dont deux milles ont été parachévés ; les autres quatre milles sont passables pour les voitures d’été, mais cette partie n’est pas terminée et a besoin d’être élargie en plusieurs endroits.

Le prix du chemin complété, à l’exclusion des ponts, a été d’à peu près \$100 par mille.

Dix ponts ont été construits, mesurant ensemble 100 pieds de pontage qui ont coûté \$100. Il a aussi été fait 200 pieds de pontage et fascinage dont le coût a été de \$50.

La nature du sol, le long d’une partie de ce chemin, est de terre noire reposant sur un fonds de glaise bleue. Les bois qu’on y trouve sont principalement le pin, le chêne, le bouleau, le bois blanc et l’érable ; dans d’autres parties, le chemin passe dans des endroits sablonneux et rocheux, où le bois franc domine.

Les terres sont généralement bonnes et offrent de grands avantages pour le commerce des bois.

Il existe plusieurs bons pouvoirs d’eau le long du chemin.

Pour compléter ce chemin, M. Hughes pense qu’il faudrait une somme de \$1,000.

Ce chemin est verbalisé.

COMTÉ DE GASPÉ.
Chemin de Poste des Isles de la Madeleine.

Conducteur—A. E. CHEVRIER.

Montant approprié en 1860.....	\$300
do payé en 1861.....	300

Avec la somme appropriée, M. Chevrier a d'abord réparé deux milles de chemin sur un terrain inégal et entrecoupé de savanes marécageuses. Cette section était celle qui avait le plus de besoin d'être améliorée, car c'est par là que passent les habitants des villages nommés Bassin, le Moulin et L'anse-à-la-Cabane, pour se rendre à Amherst, où ils apportent leurs produits de pêche.

Cette partie a nécessité beaucoup d'ouvrage, vu la nature marécageuse du terrain et le grand nombre d'égouts et de ponts qu'il a fallu faire. Dans un endroit, il a été nécessaire même de défricher et faire le chemin à neuf pour le redresser.

M. Chevrier a ensuite ouvert un nouveau chemin depuis la Pointe-de-l'Ouest à l'Étang-des-Caps, qui est l'extrémité d'Amherst, vers les autres îles du "Cap-aux-Meules," et "d'Alright," avec lesquelles Amherst communique par des dunes de sable.

L'étendue du chemin ainsi ouvert est d'environ cinquante arpents à travers le bois et des savanes; partie de ce chemin a été pontée.

Une somme de \$31.10, restée entre les mains de M. Chevrier, sera employée dans le cours de l'hiver, à tirer les bois nécessaires à la construction d'un pont.

M. Chevrier estime qu'il faudrait une nouvelle appropriation de \$150 pour terminer ce chemin.

Chemin de la Péninsule et de l'Anse-au-Griffon.

Conducteur—JOHN HURLEY.

Balance de l'appropriation de 1858.....	\$166.75
Montant payé.....	166.75

Avec cette balance, 10 arpents de chemin ont été complétés, cette année, dont deux ont été pontés et fasciés.

Il a été de plus construit deux ponts mesurant ensemble 97 pieds de pontage.

Chemin de l'Anse-à-la-Louise.

Conducteur—JOHN HURLEY.

Montant approprié.....	\$340.00
do payé.....	150.00

Balance restant.....	\$190.00
----------------------	----------

Ce chemin a été parachévé sur une étendue d'à peu près 14 arpents, dont 4 arpents ont été fasciés, et un pont de 96 pieds de pontage a été construit. Il a fallu aller à une grande distance pour se procurer les bois nécessaires à cette construction, dont le coût a été de \$140.

Chemin de Percé.

Conducteur—GEORGES LEBOUTILLER.

Montant approprié.....	\$340.00
do payé.....	200.00

Balance restant.....	\$140.00
----------------------	----------

Ce chemin commence à l'extrémité ouest d'Irishtown, dans le township de Percé, et doit se terminer à la limite ouest de ce township.

Il est ouvert la distance de 2 $\frac{1}{2}$ milles, dont 1 $\frac{1}{2}$ mille a été parachevé, cette année, de manière à être praticable pour les voitures à roues.

La partie du chemin complétée coûte \$410.48, y compris les ponceaux, formant ensemble 90 pieds de pontage.

M. LeBoutillier, dans son rapport, fait les suggestions qui suivent :—

“ Où le chemin est rendu, il importe absolument qu'une route soit ouverte du bord de l'eau, car autrement les lots étant retenus par des gens demeurant vis-à-vis sur la première concession, il leur faudrait faire un détour de douze milles pour y parvenir. Les habitants prétendent que ces routes sont plus nécessaires que le chemin de front même, et devraient être faites tout d'abord. Ils ont raison, si l'on veut se rappeler que ces colons ne doivent défricher les terres nouvelles qu'autant que ce travail ne les dérangera pas de leurs occupations plus séduisantes de la pêche. Il se passera encore quelque temps avant qu'ils s'adonnent uniquement à la culture, et les deux états ne peuvent être bien remplis à la fois par les mêmes personnes.”

Chemins des Norvégiens.

Conducteur—JOHN EDEN.

Balance de l'appropriation de 1860	\$325.00
Montant approprié en 1861	600.00
	<u>\$925.00</u>
Montant payé	925.00

Deux chemins nouveaux ont été ouverts ; le 1er, appelé chemin d'En-Bas, commence au lot N° 37 du 1er rang nord, et s'étend jusqu'au 2e rang ; le 2e, nommé le chemin d'En-Haut, commence au N° 40 du 1er rang nord, et va aussi au 2mo rang.

Ces chemins sont situés dans le township de Malbaie.

Le 1er de ces chemins a été ouvert sur une longueur de 7582 pieds, de 12 à 15 pieds de largeur, et est praticable pour les voitures à roues.

Le 2e a été ouvert de la même manière sur une étendue de 6,600 pieds ; de plus, 900 pieds ont été simplement ouverts.

M. Eden a aussi ouvert un chemin, l'espace de 600 pieds, à travers une savane, depuis le N° 38 du 1er rang nord, jusqu'au lot N° 18 du 1er rang sud.

Dans le township de Douglass, 5023 pieds ont été simplement ouverts.

Afin d'atteindro les établissements des Norvégiens sur le 2e rang, il serait nécessaire d'ouvrir un mille de chemin dans chacun des deux nouveaux chemins.

Cinq ponts ont été construits dans ces chemins, formant ensemble 207 pieds de pontage, et de plus 29 pieds de pontage sur terre.

Il serait nécessaire d'ériger un pont sur la rivière principale, dont le coût est estimé à \$200.

“ La nature du sol,” dit M. Eden, “ où sont établis les colons, est excellente et propre à la culture. Les bois sont le bouleau, l'érable, le cèdre, le pin blanc et le sapin.

“ Ces nouveaux chemins seraient très utiles s'ils étaient continués en ligne directe jusqu'au township de Douglass, ou au bassin de Gaspé, et ouvriraient à la colonisation une étendue des plus belles terres de la Gaspésie ; abrégeraient le chemin du Barchois de Malbaie d'à peu près 12 milles.

“ L'on trouve plusieurs pouvoirs d'eau le long de ces chemins.

“ Pendant la présente année, environ 400 colons venus de la Norvège, de la Suède et quelques-uns du Nouveau-Brunswick, se sont établis à la Baie de Gaspé, nord et sud, au Cap-Rosier, Sydenham, Douglass, et plus particulièrement dans le Barchois de Malbaie.

“ Le bois de commerce a été exploité en petite quantité cette année, et il n'en reste pas plus qu'il n'en faut pour les besoins des colons.

“ Pendant la présente saison, j'ai aussi employé un certain nombre de travailleurs à construire des fascines et ponceaux dans le chemin ouvert l'année dernière. J'ai aussi diminué une côte dans une étendue de 338 pieds sur une hauteur de 6 pieds, et dans le chemin d'En-Bas, j'ai miné à peu près 25 tonneaux de roc.”

M. Eden estime qu'il faudrait une somme de \$1500 pour terminer ces différents chemins.

Chemin de la Pointe-au-Maquereau.

Conducteur—JAMES MCISAAC.

Montant approprié...	\$120.00
Do payé.....	120.00

Ce chemin commence au pont McKeowns, dans le township de Newport, et s'étend l'espace de trois milles jusqu'à la ligne qui divise les comtés de Gaspé et Bonaventure.

Il a été ouvert dans toute son étendue et est passable pour les voitures d'été, mais n'est pas parachevé.

Une certaine étendue de pontage sur terre a aussi été construite.

Les terrains, le long du chemin, sont pour la plupart propres à culture. Le bois y est de peu de valeur.

L'on estime qu'il faudrait une somme de \$200 pour le compléter.

COMTÉ DE BONAVENTURE.

Chemin dans Port Daniel.

Conducteur—WILLIAM MCLEOD.

Montant approprié.....	\$100.00
Do payé.....	100.00

Les chemins connus sous les noms de “ Mill Road ” et de “ Thomson et Duncan Road ” ont été ouverts, cette année, le 1er sur une étendue d'un mille, et le 2nd l'espace d'un demi-mille. Ces chemins sont praticables pour les voitures à roues.

La longueur projetée de chacun de ces chemins est de neuf milles.

Il y a un pont à construire sur le chemin du moulin dont le coût est évalué à \$300.

Ces chemins passent à travers une étendue considérable de terrains propres à la culture, couverts en érable, merisier, pin, épinette et cèdre. L'on y trouve grand nombre d'excellents pouvoirs d'eau, ainsi que de la pierre à chaux.

M. McLeod pense qu'il faudrait une somme de \$270 par mille pour compléter le 1er de ces chemins, et \$100 pour le second.

Chemin des Rapides.

Conducteur—NICOLAS CAVANAGH.

Montant approprié.....	\$40.00
Do payé.....	40.00

Ce chemin part de l'église de St. Bonaventure, dans le township d'Hamilton, et se termine au Rapide-Plat.

Ce chemin était déjà ouvert, mais non terminé, et avec la somme appropriée, M. Cavanagh a parachevé à peu près huit acres de chemin.

Les terrains le long du chemin sont beaux et bien cultivables; le bois s'y trouve en abondance et la colonisation a fait beaucoup de progrès depuis que le chemin est ouvert.

Il faudrait une somme de \$600 pour parachever le chemin jusqu'au Rapide-Plat.

Chemin dans Hamilton.
Conducteur—JEAN ALAIN.

Montant approprié.....	\$200.00
Do payé.....	200.00

Le 30 octobre dernier, M. Alain écrit qu'il avait ouvert, avec la moitié de l'appropriation, 1350 pieds de chemin dont 700 pieds fascinés.

M. Alain n'ayant pas fait d'autre rapport, je ne puis dire l'étendue de chemin qu'il a confectionné, avec le reste de l'appropriation.

Chemin dans New Richmond.
Conducteur—WM. MONTGOMERY.

Montant approprié.....	\$60.00
Do payé.....	60.00

Avec cette somme, M. Montgomery a complété un mille et un quart de chemin depuis le 2nd à aller au 3me rang.

Les terres en profondeur de ce township sont excellentes, et si ce chemin était continué, les 3e, 4e et 5e rangs, dit M. Montgomery, seraient établis en peu de temps.

Chemin de la Rivière du Nord.
Conducteur—WILLIAM ROSS.

Montant approprié - - - - -	\$200.00
Do payé - - - - -	200.00

Ce chemin commence au Barachois de Nouvelle, dans le township de Hope, et doit s'étendre, en profondeur, l'espace de huit milles.

M. Ross a fait et complété environ 420 pieds de chemin depuis le Banc à aller à la terre ferme.

Il a été obligé de faire des fondations en bois sur une hauteur de quatre pieds, en quelques endroits, qu'il a ensuite recouvert de fascines et de gravier; mais les marées ont été tellement fortes l'automne dernier que le chemin devra être exhaussé encore d'un pied et demi, afin d'empêcher l'eau de le couvrir.

Il a été employé pour ces constructions pas moins de 50 tonneaux pesant de bois de charpente lequel a été fourni par les intéressés.

Cette partie du chemin est très difficile à faire, et il a fallu du travail opiniâtre pour réussir à en faire un chemin passable. L'ouvrage néanmoins est bien confectionné et donne pleine satisfaction aux intéressés.

Toutes les terres par où doit passer le chemin sont bonnes et propres à la culture. L'on y trouve de toute espèce de bois. Ce chemin donnera accès à des milliers d'acres de terre propres à la colonisation.

Un moulin à farine a été construit.

Il faudrait encore \$200 pour terminer le chemin sur le Barachois. Le reste du chemin coûterait à peu près de \$140 à \$300 du mille.

Chemins dans Maria.
Conducteur—JOSEPH MICHAUD.

Montant approprié - - - - -	\$300.00
Do payé - - - - -	300.00

Les chemins ouverts par M. Michaud, sont :—

- 1° La continuation du chemin de la 2de à la 4me concession ;
- 2° Un nouveau chemin depuis Irish Settlement à la grande rivière Cascapédia en arrière du moulin de M. Cuthbert.

Le premier de ces chemins commence à la ligne entre François Séné et Isaac Leblanc, et est terminé jusqu'à la 4^e concession; l'étendue de chemin ainsi parachévé, cette année, est de 6570 pieds.

Le second chemin commence à la ligne entre les terres du Révd. M. Alain et M. McGregor, et s'étend jusqu'au ruisseau de la chaussée du Castor, sur lequel un pont de 116 pieds a été construit par M. Michaud. Dans ce chemin une étendue de 2420 pieds a été simplement ouverte.

Le coût du chemin complété a été d'à peu près \$100 du mille, sans les ponts.

Il a été aussi construit du pontage sur terre et il en reste encore à faire.

"La nature du sol," dit M. Michaud, "le long de ces chemins, est propre à la culture, le bois étant principalement le bouleau et l'érable, avec un peu de cèdre.

"Le chemin de la 2^e à la 4^e concession offre beaucoup d'avantages aux colons qui y sont établis, en leur procurant les moyens de communiquer au bord de l'eau pour y transporter leurs produits et le bois de commerce.

"Le chemin du Patriektown à la Grande-Rivière sera aussi d'un grand avantage pour les habitants de cette localité et leur permettra de transporter leurs grains au moulin.

"Il existe une carrière de pierre calcaire dans Patriektown.

"La colonisation de ce township augmenterait considérablement si ce chemin était continué jusqu'à la 6^e concession, vu qu'il existe en profondeur une étendue de bonne terre de plusieurs milles de longueur. Les gens n'attendent que l'ouverture du chemin et l'arpentage des terres pour s'y fixer.

"Les grains n'ont été nullement attaqués par la cecydomic ou mouche à blé, et la récolte de patates a été bonne dans les terres nouvelles."

Une somme de \$800 serait nécessaire pour ouvrir le chemin de la 4^e concession au lac Mamkisiwi situé sur la 6^e concession, et une autre somme de \$200 suffirait pour parachéver le chemin de Irish Settlement.

Chemin de Paspébiac.

Conducteur—ANDRÉ LOISEL.

Montant approprié.....	\$60.00
Montant payé.....	60.00

Ce chemin a son point de départ près de l'église de Paspébiac, et se dirige dans l'intérieur où personne n'a encore pu parvenir par défaut de chemin, si ce n'est l'hiver à travers le bois.

Ce chemin avait précédemment été ouvert sur une distance d'un mille et demi et, cette année, il a été continué l'espace de 15 arpents à travers une savane presque couverte d'eau mais cette étendue n'est pas terminée.

Il y aura trois ponts à faire dans ce chemin, dont l'un de 30 pieds, le second de 50, et le dernier de 200 pieds; le coût de ces trois ponts est évalué à \$600. De plus, il y aura deux milles de pontage à construire.

M. Loisel, dans son rapport, donne les renseignements qui suivent :

"En arrière de Paspébiac, il y a une grande étendue de terrain d'une excellente qualité; c'est une forêt d'érables et d'autres bois francs, se prolongeant par une pente douce vers l'intérieur et à une grande distance, de même que de chaque côté à droite et à gauche.

"Cette route continuée d'abord à 10 milles serait d'un immense avantage pour la colonisation. Le plus grand nombre de nos pêcheurs n'attendent qu'un chemin pour aller travailler sur des terres qu'ils ont pris en concession, et les autres en feront autant quand on aura ce chemin qu'on désire depuis si longtemps.

"Il y a de magnifiques pouvoirs d'eau sur la rivière Nouvelle; on trouve aussi à la surface quelques indices de pierre à chaux, quoiqu'on n'ait pas encore découvert de carrière.....

"Quant aux renseignements que vous demandez sur les progrès de la colonisation, je suis chagrin d'avoir à vous répondre qu'ils sont à peu près nuls, vu qu'il n'y a encaçs

“ aucun chemin dans les environs conduisant à l'intérieur. C'est le grand et l'unique obstacle qui, j'espère, disparaîtra bientôt.”

Les grains récoltés cette année n'ont subi aucun dommage par la gelée ou les insectes. L'on estime qu'il faudrait une somme de \$1000 pour parachever le chemin, sans y comprendre les ponts.

Chemin dans Mann.

Conducteur—SAMUEL SOOK.

Montant approprié.....	\$60.00
Montant payé.....	60.00

Ce chemin est la continuation du chemin Kempt et se termine à celui de la Mission, distance d'environ trois quarts de mille.

La moitié de cette distance a été ouverte cette année; l'autre moitié l'avait été précédemment.

Un pontage de 400 pieds a été commencé qui n'est pas encore terminé.

Les terres dans ces localités sont excellentes et couvertes de bois franc, sapin, etc.

M. Sook croit qu'il faudrait une somme de \$200 pour parachever ce chemin.

Chemin central de New Carlisle.

Conducteur—JAMES FLOWERS.

Montant approprié.....	\$60.00
Montant payé.....	60.00

Ce chemin a son point de départ près de l'église anglaise de New Carlisle, et doit se continuer l'espace de huit milles jusqu'aux établissements situés sur le haut de la rivière Bonaventure.

Il est maintenant ouvert sur un espace d'à peu près 5½ milles.

Ce chemin commencé en 1857 par M. Wm. McDonald, a été continué cette année par M. Flowers, qui en a ouvert un mille et demi dont onze arpents peuvent être fréquentés, par des voitures d'été, et le reste qui passe à travers une savane n'est praticable que pour les voitures d'hiver.

Il est situé dans le township de Cox.

Il a été construit un pont de 60 pieds de longueur, et un autre a été réparé dans la partie ouverte par M. McDonald.

Ce chemin passe à travers une étendue de terre très riche, et plusieurs beaux établissements s'y sont formés.

Le bois consiste en érable, bouleau, pin, sapin et cèdre.

Une centaine de colons, pourraient s'établir le long du chemin même, et plus en profondeur en allant vers le nord, l'on trouve une grande étendue de belles terres, capable de contenir une population de 7 à 8000 habitants.

Il y a un superbe pouvoir d'eau sur le ruisseau Cuthbert, dans la partie du chemin non encore ouverte. Un pont de 70 pieds devra être construit sur ce ruisseau, dont le coût est évalué à \$100.

L'on trouve aussi le long du chemin de la pierre à chaux en abondance.

M. Flowers pense qu'il faudra \$200 pour compléter les cinq milles de chemin ouvert, et de plus, \$500 pour parachever le chemin jusqu'à la rivière Bonaventure.

À Bonaventure, une superbe église catholique qui a coûté £3000 a été terminée, et deux églises protestantes ont été commencées à Port Daniel.

Le chemin est verbalisé.

Chemin de New Glasgow.

Conducteur—A. A. NICOL.

Montant approprié.....	\$60.00
Montant payé.....	60.00

Ce chemin commence au chemin Kempt, près de la résidence de M. Henry Downs, dans Ristigouche, et est completé à quelque distance au-delà du pont de la Petite-Rivière. A peu près deux arpents ont été parachèvés, cette année, et il a de plus été réparé un pont de 77 pieds de pontage qui a coûté \$32.

Les terrains dans cette localité sont de quantité supérieure et couverts de bouleau, d'érable, de cèdre, d'épinette et de sapin; presque toutes les terres sont déjà prises.

Il est projeté d'ouvrir trois nouveaux chemins dans Ristigouche qui seront d'un grand avantage pour la colonisation, en donnant accès à une étendue considérable de terres, les plus fertiles du township, situées entre la branche ouest de la Petite-Rivière et la rivière Matapédia; ces terres sont couvertes des plus beaux bois:

Il y a des pouvoirs d'eau considérables dans le voisinage du chemin, ainsi que sur les lignes du chemin projeté.

L'on trouve partout de la pierre à chaux en abondance.

"Les progrès de la colonisation," dit M. Nicol, "ont été retardés par le manque de chemins pour se rendre aux terres vacantes de la couronne, mais dans le township voisin de Matapédia il s'est formé, depuis deux ans, une nouvelle colonie comprenant plus de cent familles qui sont dans un état prospère.

"Le bois a été généralement exploité, mais il en reste encore suffisamment pour les besoins des colons.

"La récolte dans ces endroits a été assez bonne et peu attaquée par la mouche.

"C'est un fait bien établi, par une observation de plusieurs années, que les patates semées dans les terres neuves ne sont pas attaquées par la maladie au même degré que celles plantées dans les terres anciennement défrichées."

Il faudrait une nouvelle appropriation de \$300 pour compléter ce chemin.

Chemin de Glen Settlement.

Conducteur—JOHN G. FAIR.

Montant approprié en 1860	\$100 00
do payé en 1861	100 00

Dans ce chemin qui commence à la 2me concession du township Nouvelle, et court vers l'ouest jusqu'au lac, M. Fair a complété à peu près 42 chaînes de chemin, dont 15 ont été ouvertes à travers la forêt; les autres chaînes étaient déjà ouvertes. Il a aussi été nécessaire d'enlever grand nombre de grosses pierres, (*Boulders*)

Ce chemin est maintenant ouvert l'espace de 4 milles depuis le grand chemin et conduit à une étendue de bonnes terres.

Chemin des Acadiens.

Conducteur—JOSEPH N. VERGE.

Montant approprié	\$200 00
do payé	200 00

Ce chemin a son point de départ à la rivière Matapédia, dans le township du même nom, et s'étend à la profondeur de 1½ mille jusqu'à une chapelle temporaire érigée par les Acadiens.

Cette étendue a été ouverte en chemin d'hiver.

Les terrains, le long du chemin, sont de bonne qualité, couverts de bouleau, d'érable, de cèdre, etc., et sont très propres à former des établissements agricoles

COMTÉ DE RIMOUSKI.

Pont sur la Rivière-Tortigon.

Montant approprié.....	\$119 00
do payé	66 33
	\$132 67

Ce pont, maintenant en construction, est situé dans le chemin de Sandy Bay.

Il a été donné à faire à l'entreprise, le 14 octobre dernier, au sieur Edouard Landry, suivant le plan et devis fournis par le conseil municipal du township McNider, pour le prix de \$199.

Ce pont devra avoir 100 pieds de pavé de l'extrémité d'une terrasse à l'autre, et devra être parachevé le 15 mars prochain.

Afin de prévenir les accidents du feu, l'entrepreneur s'est obligé de faire trois quarts d'arpent carré d'abattis du côté nord du pont, et un demi arpent carré du côté sud, et de faire brûler et nettoyer le terrain au râteau.

Chemin Bégon.

Conducteur—THOMAS P. PELLETIER.

Montant approprié	\$250 00
do payé	250 00

La longueur projetée de ce chemin est de 30 milles, dont 18 ont été tracés. Il est maintenant praticable pour les voitures à roues sur une étendue de cinq milles. Son point de départ est la ligne de division entre la seigneurie des Trois-Pistoles et le township Bégon.

M. Pelletier a ouvert, cette année, 22 arpents de chemin au sud de la rivière Bouabouseachée ; il a de plus fait faire 160 pieds de pavage d'une hauteur moyenne de trois pieds, afin de parer aux inondations de cette rivière qui rendait cette partie du chemin dangereuse le printemps.

Il a aussi construit un arpent et demi de pontage, afin de donner aux colons établis au-delà les moyens de transporter leur récolte.

Ces divers ouvrages ont coûté \$84.22.

M. Pelletier a gardé pardevers lui la balance de l'appropriation, dans l'espérance que le département voudra bien l'autoriser à indemniser les colons qui, en 1860, ont généreusement contribué à la construction du pont Bouabouseachée, en exigeant pour le moment que la moitié de leur salaire, mais avec l'espoir que le gouvernement leur accorderait l'autre moitié une autre année.

“ Ce chemin,” dit M. Pelletier, “ passe à travers un sol généralement bon et propre à la culture, boisé de pin, d'épinette, de sapin, de cèdre et d'érable, vers la partie sud. “ Ce chemin favorise la colonisation ; les vieux défrichements s'agrandissent beaucoup chaque année, les nouveaux s'y multiplient, et grâce aux secours accordés par le gouvernement en grains de semence le printemps dernier et à la construction du pont sur la rivière Bouabouseachée, qui a permis d'ensemencer, en mai dernier, les plus riches terres qui se trouvent situées au sud de cette belle rivière, la récolte de cette année devra tripler celle des années dernières.

“ Au moyen de cette nouvelle route les colons de Bégon échangent facilement aujourd'hui l'excédant de leurs récoltes avec les marchands.

“ Les magnifiques sucreries situées sur le haut de ce township s'exploitent sur une bien plus grande échelle, depuis l'ouverture du chemin en question.

“ Il existe plusieurs pouvoirs d'eau sur deux desquels il y a des moulins en construction, mais je n'ai jamais remarqué de carrières de pierre à chaux ni aucune trace de mine de fer ou autre minéral utile.....

“ Depuis l'époque de l'ouverture du chemin Bégon, la colonisation y a progressé rapidement et la population y est quadruplée.

“ L'augmentation de la valeur de la propriété foncière, depuis l'ouverture d'une route dans le township Bégon, est de 400 pour 100.

“ Les grains recueillis en plus grande quantité, dans les environs du chemin ouvert sous ma surveillance, sont : le blé, l'orge, l'avoine, le seigle et les pois.

“ La gelée et les insectes n'ont fait aucun dommage à ces grains, cette année.”

La somme nécessaire pour compléter ce chemin, dans l'étendue tracée, serait d'environ \$2,000.

Chemin de St. Eloi.

Conducteur—CHARLES THÉRIAULT.

Montant approprié.....	\$120 00
Montant payé.....	420 00

Ce chemin commence au 3^{me} rang de Denonville et est ouvert jusqu'au chemin Taché. M. Thériault a commencé ses travaux au chemin Taché; en descendant, il a défriché seize arpents de chemin et en a parachevé 14 de la largeur de 20 pieds.

Il a été construit plusieurs petits ponts et fasciné six arpents de chemin qui ont ensuite été recouverts de sable.

Le pont sur la rivière Mariaquèche qui menaçait ruine et exposait les colons à de grands dangers a été reconstruit, cette année, d'une manière solide.

La longueur est de 130 pieds.

Chemin de l'Île-Verte.

Conducteur—J. ET. FRASER.

Balance de l'appropriation de 1860.....	\$32 15
Montant approprié en 1861.....	250 00
	<hr/>
	\$282 15
Montant payé.....	282 15

Ce chemin est maintenant ouvert jusqu'au chemin Taché qui, à cet endroit, passe dans le cordon entre les 8^e et 9^e rangs du township Viger.

L'étendue ouverte, cette année, est d'environ un mille et cinq arpents, dont partie est terminée.

Il a été fait 13 arpents de pontage sur terre et un pont de 18 pieds. De plus un pont qui avait été détruit par le feu a été reconstruit de 156 pieds de longueur sur une largeur de 18 pieds. Huit arpents d'ancien chemin ont aussi été réparés.

Il y aura deux ponts à construire sur ce chemin; l'un sur la rivière Mariaquèche, est estimé à \$100; l'autre sur un ruisseau coûtera \$50. Ces deux ponts sont absolument nécessaires pour les colons qui vont en grand nombre prendre des terres dans ces localités.

“ La partie supérieure du 8^e rang ainsi que le 9^e,” dit M. Fraser, “ promettent le plus grand avantage à la colonisation, le sol y est de la meilleure qualité, c'est la plus belle forêt que j'ai jamais vue, on n'y voit partout que des suereries étendues qui sont maintenant exploitées, et des sauvages employés aux travaux du chemin me disent que le chemin Taché ne pourrait pas être mieux fixé que dans cet endroit.”

Il faudrait une somme de \$150 pour compléter ce chemin sans y comprendre les ponts.

Chemin Viger.

Conducteur—L. M. LAPOINTE.

Montant approprié.....	\$250 00
Montant payé.....	250 00

Ce chemin qui commence au poteau qui divise la seigneurie d'avec le township Viger, est maintenant ouvert en profondeur, moins 7 ou 8 arpents, jusqu'à la 12^e concession.

Il a été ouvert et complété, cette année, 26½ arpents de chemin sur le 11^e rang de Viger, ce qui donne une étendue de 7 milles de chemin propre aux voitures d'été.

Trois arpents de pontage sur terre ont coûté \$36.

La partie du chemin située sur la 5^e et la 6^e concession s'étant détériorée par la grande circulation et le peu d'entretien, les colons s'y trouvant en très petit nombre, M. Lapointe suggère d'employer partie de l'appropriation de l'an prochain à effectuer les réparations nécessaires.

Extrait du rapport de M. Lapointe :

“ A l'appui de ce que j'ai dit de la beauté des terres dans les concessions au-dessus de la 7^e, je citerai un fait qui a causé l'admiration de plusieurs personnes compétentes. Le chemin de la 8^e et la moitié de la 9^e concession n'a reçu de la graine de foin que par le transport de quelques bottes apportées par les personnes qui allaient visiter les terres dans cet endroit, la première année de son ouverture; cette partie de chemin aurait pu donner cette année, si ce foin eût été fait en bonne saison, au moins 600 bottes; même quelques personnes l'auraient estimé à 1000 bottes. Jamais les terres que nous cultivons sur la 1^{re} et la 2^e concession ne peuvent nous donner le foin aussi long et aussi bien fourni qu'il ne l'était dans cet endroit. A partir de la 9^e concession en montant, l'exploitation de l'érable s'y fait activement. Treute-six cabanes à suere ont été construites de chaque côté de ce chemin et peuvent donner chaque année, terme moyen, 25,000 livres de suere. Si ce chemin atteignait les chaînes d'érable mentionnées dans mon précédent rapport, ce nombre y serait quadruplé en peu d'années.

“ La colonisation fait des progrès rapides dans Viger, je ne crois pas qu'aucun des townships adjacents puissent rivaliser avec lui sous le rapport du progrès; sa population qui n'était en 1851 que d'à peu près 40 âmes, est maintenant de 1000 à 1100.

“ Une seule chapelle est érigée dans Viger, mais un nouveau site est en contemplation.

“ L'augmentation de la valeur de la propriété foncière a doublé depuis 4 ans dans plusieurs cantons, et par exception quelques propriétés ont quadruplé de valeur. La terre de mon voisin me fut offerte pour \$300 il y a quatre ans; aujourd'hui, celui qui la possède refuse \$800, et il aura davantage. Je connais des colons qui, avec des familles en bas âge, ont commencé l'ouverture des lots qu'ils occupent voilà 8, 10 et 12 ans, n'ayant pour toute avance une pioche, une hache et quelquefois un cheval: aujourd'hui ces colons ne laisseraient pas ce qu'ils occupent à moins de 1000 à 2000 piastres. Un de mes amis, qui a dépensé pour achat de lots dans Viger \$125, il y a dix ans, occupe maintenant des propriétés pour un montant de 6000 piastres. Il me disait, voilà peu de jours, qu'il pensait payer à son euré cette année, la dime de 800 minots de bons grains; un ou deux autres individus peuvent en dire presque autant.”

Deux moulins à seie ont été construits, l'un sur le 7^e et l'autre sur le 8^e rang. Il existe aussi des pouvoirs d'eau considérables sur les 9^e et 11^e rangs.

A l'extrémité du chemin ouvert, il y aura un pont à construire sur la rivière Ténescoupe, dont le coût est évalué de \$80 à \$100.

Ce chemin n'est verbalisé que sur les quatre premières concessions.

Chemin de St. Modeste.

Conducteur—N. MIVILLE.

Montant approprié.....	\$250 00
Montant payé.....	250 00

Ce chemin part du 3^e rang de Whitworth et doit se terminer au chemin de Téniscouata.

Il a été nivelé, cette année, quinze arpents de chemin; il est maintenant ouvert jusqu'à la ligne qui sépare les 8^e et 9^e rangs.

Quoique ce chemin ne soit pas parachévé, il est néanmoins passable pour les voitures à roues jusqu'au chemin Taché, sur une étendue de six milles.

Plusieurs petits ponts ont été construits ainsi que deux arpents de pontage et de fascinage recouvert, en terre.

M. Miville a de plus amélioré le chemin de la 6e concession, dans lequel se trouvaient de grosses pierres. Celui de la 5e concession aurait aussi besoin d'amélioration.

Les renseignements suivants sont extraits du rapport de M. Miville.

“ Les 3e, 4e, 5e, 6e et 7e concessions de Whitworth sont rocheuses, mais le sol en est bien bon. Toutes les autres concessions supérieures ne laissent rien à désirer de mieux et sont des plus faciles à coloniser.

“ Le sol est couvert de beaux bois francs, tel que érable et merisier d'une longueur et d'une grosseur extraordinaires; les premières concessions notées ci-haut sont boisées en bois mou de toute espèce.

“ Les avantages que ce chemin offre à la colonisation sont certainement incalculables, vu qu'il y a un grand nombre de concessions à ouvrir possédant de bien bonnes terres, et surtout s'il s'embranchait au chemin du lac Témiscouata, ce qui établirait une communication directe entre ces colons et ceux de Madawaska et du Nouveau-Brunswick.

“ Il y a 10 ou 12 pouvoirs d'eau dans le township Whitworth, ainsi qu'une carrière de pierre à chaux, dans le 9me rang, d'une qualité supérieure

“ Les grains recueillis en plus grande quantité, sont l'orge, les pois, le seigle, l'avoine et le sarrasin. Les différentes espèces de grains n'ont souffert, cette année, aucun dommage ni par les insectes ou la gelée; le blé y vient très bien

“ Je suis heureux de vous faire connaître qu'il s'est fait beaucoup de défrichement sur le 9me rang de notre township, cet automne; nos jeunes gens ont le courage de dévancer l'ouverture de ce chemin, dans l'espérance qu'il se prolongera jusqu'au chemin du lac Témiscouata. Plusieurs personnes me disent que toutes les concessions à aller jusqu'au chemin du lac sont très favorables à la culture et faciles à coloniser, et la communication que les colons auraient avec les habitants du Nouveau-Brunswick procurerait les moyens de vivre avec bien plus d'aisance: bon effet dont se ressentiraient aussi les gens de Cacouna, St. Arsène et Isle-Verte.

“ Je terminerai en vous informant que l'élan pour ouvrir nos forêts se fait sentir d'une manière sensible depuis ces dernières années, les jeunes gens ne parlent plus d'émigrer aux Etats-Unis, mais tous songent à exploiter nos forêts et à s'emparer du sol canadien, ils comprennent et apprécient les efforts de notre gouvernement qui fait ouvrir ces chemins uniquement pour leur donner l'avantage de s'établir auprès de leurs paroisses natales et d'y vivre honorablement, sans avoir à s'expatrier en pays étranger, y perdre leur santé, leurs mœurs et la religion de leurs ancêtres.”

M. Miville croit que pour terminer le chemin jusqu'au chemin Témiscouata, il faudrait une somme de \$3,400.

COMTÉ DE KAMOURASKA.

Chemin Chapais.

Conducteur—MAURICE BOSSÉ.

Balances restant de l'appropriation de 1860.....	\$251.74
Montant payé en 1861.....	251.74

Avec cette balance, M. Bossé a repris ses travaux où il les avait laissés il y a deux ans, et a fait 24 arpents et 3 perches de chemin à travers une savane rocheuse qu'il a été obligé de fasciner et qu'il faudra recouvrir de terre. Cette savane s'étend plus loin sur un espace de deux milles, ensuite commencent des terrains défrichables à mesure que l'on avance vers le chemin Taché. Au-dessus de ce dernier chemin jusqu'à la ligne provinciale les terres sont d'une très bonne qualité.

Le pont construit en 1859, sur la Rivière-Ouelle, a malheureusement été détruit par le feu, en juin dernier, malgré toutes les précautions qui avaient été prises pour en nettoyer les abords. Ce pont, long de 122 pieds et qui avait coûté \$163, devra nécessairement être rebâti.

COMTÉ DE L'ISLET.

Chemin Arago.

Conducteur—P. C. FOURNIER.

Montant approprié.....	\$500.00
Do payé.....	500.00

M. Fournier a parachevé, cette année, la partie précédemment ouverte ainsi que 22 arpents de chemin neuf et six arpents ont été simplement défrichés.

Ce chemin est maintenant ouvert sur une longueur de deux milles dont 1½ mille est praticable pour les voitures à roues et ¼ de mille pour les voitures d'hiver.

Le coût du chemin par mille, sans y comprendre les ponts, est d'environ \$520.

Plusieurs ponts ont été construits formant ensemble 79 pieds de pontage, et ont coûté \$51.

“S'il faut en juger,” dit M. Fournier, “par les établissements qui se trouvent dans le voisinage du chemin, le terrain est très propre à la culture.

“Ce chemin sera d'un grand avantage pour la colonisation des terres de la couronne, surtout s'il est bientôt continué jusqu'au chemin Taché, et même au delà, car il est digne de remarque que plus on s'avance vers le sud, plus le territoire est avantageux et exempt des roches que l'on rencontre trop fréquemment sur les terrains plus rapprochés de nous. Ce chemin sera encore très utile pour l'exploitation de nos forêts qui renferment encore beaucoup de bois de commerce.”

L'on trouve plusieurs pouvoirs d'eau dans le voisinage du chemin.

La récolte dans ces endroits a été excellente cette année et nullement attaquée par la gelée ou les insectes.

M. Fournier estime qu'il faudrait une somme de \$5500 pour achever ce chemin.

Chemin Elgin.

Conducteur—STANISLAS DRAPEAU.

Montant approprié.....	\$2500.00
do payé.....	2500.00

Trois milles et treize arpents de chemin ont été parachevés en 1861, dont 16½ arpents ont été fasciés. Il a aussi été nécessaire d'ouvrir des décharges sur une longueur de 18½ arpents, afin d'égaliser le terrain.

De plus, vingt arpents de pavé, commencés en 1860, ont été parachevés, et le coût en a été de \$160.

Deux grands ponts ont été construits sur la Rivière-Noire, l'un de 133 pieds et l'autre de 132, ainsi que 23 petits ponts formant ensemble 112 pieds de pontage. Le coût de ces ponts a été de \$268.

Le coût du chemin parachevé, sans y comprendre les ponts, est de \$592 par mille.

M. Drapeau, dans son rapport, donne les renseignements suivants :

“Il reste environ 5½ milles de chemin à faire pour parvenir à la ligne provinciale. Comme ce terrain est plus élevé et moins onduleux, j'estime à \$3,000 la somme nécessaire pour terminer les travaux d'ouverture de cette route jusqu'à la ligne provinciale. Il est à espérer dans l'intérêt des familles établies tout près de la frontière que ce chemin sera complété durant la prochaine saison.

“Le sol est généralement fertile, malgré qu'il soit pierreux en certains endroits, c'est le bois mou qui domine. Cependant, l'aspect de la contrée change rapidement en arrivant

aux alentours du chemin Taché; là, le sol devient moins pierreux, et le bois franc s'y trouve en plus grande quantité. On assure que la valeur comme la qualité des terrains situés à l'intérieur des cantons traversés par le chemin Elgin est encore supérieure.

“ Les gelées et les insectes n'ont causé aucuns dommages dans la localité, cette année.
 “ Plusieurs moulins à scie fonctionnent suffisamment pour les besoins actuels des colons.
 “ On avise actuellement aux moyens à prendre pour y ériger durant l'hiver une ou deux chapelles.”

Chemin Taché.

Conducteur—STANISLAS DRAPEAU.

Montant approprié.....	\$12,300.00
do payé.....	6,500.00
Balance restant.....	\$5,800.00

L'étendue de chemin confectionné en 1861, est de onze milles et trois arpents propres, aux voitures à roues.

Il a été ponté un espace de 22 arpents dont partie à travers une savane dépourvue du bois nécessaire à ce genre d'ouvrage et qu'il a fallu aller chercher assez loin, à dos d'hommes.

Il a été aussi nécessaire de pratiquer de larges fossés sur un espace de 14½ arpents, dont le coût a été d'au-delà de \$130.

Quarante-six petits ponts ont été construits sur des ruisseaux, formant ensemble 202 pieds de pontage, qui ont coûté \$190. Il a aussi été construit trois grands ponts sur la Rivière-Noire, mesurant ensemble 291 pieds, pour le prix de \$390.19

Le coût par mille a été, sans comprendre les ponts, de \$494.

Le chemin Taché dont la longueur projetée est de 209 milles et 46 chaînes, est maintenant ouvert et praticable pour les voitures à roues sur une étendue de 46½ milles, savoir : 8½ milles dans le comté de Kamouraska, 18 milles dans le comté de l'Islet, et 20 milles dans le comté de Bellechasse.

Le sol à travers lequel passe ce chemin est accidenté et rocheux, mais d'excellente qualité.

Ce chemin, à raison de la facilité avec laquelle on pourra y communiquer par le moyen des nombreuses routes transversales qui s'ouvrent à partir des anciens établissements, contribuera puissamment à l'avancement de la colonisation dans cette belle partie du pays.

Déjà les terres s'établissent sur toute la partie du chemin ouvert, et comme le remarque M. Drapeau, il n'y a pas suffisamment de lots gratuits, le long des chemins Taché et Elgin, pour tous les jeunes colons qui désirent en avoir.

Dans son excellent rapport, M. Drapeau dit : “ Il y a actuellement 18 milles de chemin propre au roulage sur le chemin Taché, dans le comté de l'Islet, soit : neuf milles chaque côté du chemin Elgin.

“ Le terrain est généralement avantageux pour la culture, et le bois y est mêlé. A mesure que le chemin s'ouvre, les terres sont prises par des colons qui les défrichent, dans l'espérance de s'en assurer la possession lorsque des permis d'occupation leur seront offerts. Dans le comté de l'Islet, il y a plus de jeunes gens qui désirent avoir des terres qu'il y en a à donner gratuitement sur les chemins Elgin et Taché.

“ Les terrains en profondeur sont aussi très pronés par ceux qui les ont traversés.
 “ Quant à la qualité du sol et aux autres informations de lieu, je ne crois mieux faire qu'en vous référant à ce qu'en disent MM. Carrier et Gagnon, dans leurs rapports respectifs de l'an dernier, qui en parlent longuement.

“ Cependant, avant de terminer, je crois devoir, en bonne justice, témoigner publiquement toute ma reconnaissance à MM. Carrier et Gagnon, assistants-conducteurs des travaux pour 1861, pour tout le zèle qu'ils ont déployé dans l'exercice de leurs devoirs, en donnant une vigilante attention et une économique direction aux travaux confiés à.

"leurs soins. Je suis heureux d'ajouter que je ne pouvais mettre en des mains plus habiles la direction des travaux que le gouvernement m'avait confiés pour surveiller."

COMTÉ DE MONTMAGNY.

Chemin de l'Anse-à-Giles.

Conducteur—W. BOSSÉ.

Balance de l'appropriation de 1860.....	\$50.00
Montant approprié en 1861.....	300.00
	\$350.00
Montant payé.....	350.00

Ce chemin qui commence entre les 3ème et 4ème rangs de la seigneurie Vincelot, est maintenant parachevé jusque vers le milieu de la sixième concession, formant ainsi une étendue de trois milles et 3¼ arpents propres aux voitures à roues, dont 21¼ arpents ont été parachevés en 1861.

Le coût du chemin, cette année, a été de \$250 à \$300 par mille.

Plusieurs petits ponts ont aussi été construits

Le sol le long de ce chemin est de bonne qualité et propre à la culture.

Les colons commencent à s'établir le long de ce chemin, mais sa grande utilité ne se fera sentir que lorsqu'il sera ouvert jusqu'au chemin Taché.

Chemin Sirvis.

Conducteur—ANT. TALBOT.

Balance de l'appropriation de 1860.....	\$1.11
Montant approprié en 1861.....	200.00
	\$201.11
Montant payé.....	201.11

Ce chemin long de deux lieues et demie, est ouvert dans toute son étendue et praticable pour les voitures d'été, quoique non entièrement parachevé. Quatorze arpents de ce chemin ont été complétés, cette année, et ces travaux ont coûté \$141.

Il a été construit un pont sur la Rivière-du-Sud de 95 pieds de longueur, dont le coût a été de \$64.

Les terres dans les environs du chemin Sirvis sont de bonne qualité, le bois y est de haute futaie, mêlé d'érable, de merisier, d'épinette et de cèdre.

"La colonisation," dit M. Talbot, "a fait des progrès assez considérables depuis plusieurs années dans les townships Armagh, Montminy, Mailloux et Ashburton. La population dans Montminy est d'environ 650 âmes, cette population serait plus considérable aujourd'hui si l'ancienne route des commissaires, faite il y a environ trente ans, et qui n'a jamais été entretenue, n'était plus praticable pour les voitures d'été. Dans plusieurs endroits de cette route, les colons qui y montent et descendent pour se rendre en la paroisse St. Pierre, sont souvent obligés de passer leurs charges sur leur dos, étant incapables d'y passer avec leurs chevaux ou bœufs chargés, quoique leurs charges n'excèdent jamais au-delà de trois à quatre quintaux."

M. Talbot estime qu'il faudrait \$1,200 pour compléter le chemin dans toute son étendue.

Chemin Beaubien.

Conducteur—EDOUARD COTÉ.

Montant approprié.....	\$500 00
do payé.....	500 00

Ce chemin a son point de départ à la deuxième concession de St. Thomas et doit se terminer au chemin Taché. Il est ouvert jusqu'au ruisseau Ferré, dans Ashburton, mais il n'est parachevé que jusqu'à la 8^{me} concession.

M. Coté a complété, cette année, 21½ arpents de chemins. Il en reste encore à peu près huit milles à faire pour joindre le chemin Taché.

Ce chemin offrira de grands avantages à la colonisation et sera la sortie d'un grand nombre de colons qui sont déjà établis dans les townships en arrière de St. Thomas.

Les townships de Pattou et Montmigny, que traverse le chemin Taché, sont très propres à la culture, à l'exception de la partie inférieure qui est rocheuse. En profondeur, dans les townships Talon, Rolette et Panet, on trouve d'immenses étendues de belles terres très-propres à la colonisation, qui s'étendent jusqu'à la ligne provinciale.

COMTÉ DE BELLECHASSE.

Chemin d'Armagh.

Conducteur—PIERRE DAGNEAULT.

Montant approprié.....	\$200 00
do payé.....	200 00

Ce chemin est maintenant ouvert et praticable pour les voitures à roues sur une étendue de sept milles et deux arpents.

Le sol, le long du chemin, est de terre jaune et de bonne qualité, mais néanmoins rocheux; les terrains adjacents sont à peu près de même nature.

Ce chemin servira de débouché aux colons d'Armagh et de Mailloux et sera d'une grande utilité à ceux qui iront s'établir sur le chemin Taché.

Chemin Taché.

(Section de Bellechasse.)

Conducteur—ÉLIE AUDET.

M. Audet avec la somme de \$148.22 qui lui était restée en main l'année précédente, a, en 1861, parachevé 14 arpents et 3 perches de ce chemin; partie de cette étendue passant sur le versant d'une forte côte, il a été nécessaire de faire un déblai de 1 à 3 pieds.

Cette section du chemin Taché est maintenant complétée sur une étendue de 20 milles, et a coûté à peu près \$300 du mille. M. Audet dit que le coût sera moindre plus loin.

Chemin Fortier.

Conducteur—ÉLIE AUDET.

Ce chemin, long d'à peu près 24 milles, part du chemin Taché, passe à travers Mailloux Roux, Bellechasse et Daaquam, et se termine à la ligne provinciale.

Ce chemin a été ouvert en chemin d'hiver en l'automne de 1860.

En 1861, M. Audet, avec la balance de \$203.80 qui lui était restée en main, a ré parachevé 15 arpents de chemins. Un mille et demi de ce chemin est maintenant praticable pour les voitures d'été.

D'après M. Audet, les premiers neuf milles du chemin, jusqu'au-delà des montagnes, coûteront \$700 par mille, mais le restant du chemin sera bien moins coûteux.

Il a été construit 7 ponts, formant ensemble 26 pieds de pontage, ainsi que huit arpents de pontage et fascinage, qui ont coûté \$75.

La valeur de la propriété a augmenté d'un-huitième par année depuis 5 ans.

En général, la récolte a été bonne.

Voici ce que dit M. Audet dans son rapport :

“ On a commencé à coloniser au-delà des montagnes; 6 ou 7 colons courageux ont fait un peu d'abattis qu'ils ont commencé le printemps dernier. La récolte a été très belle m'a-t-on dit. Plus de 100 autres seraient à l'œuvre, si le chemin qui y conduira plus tard était ouvert et praticable.”

COMTÉ DE DORCHESTER.

Chemin Etchemin.

Conducteur—RÉV. L. ROUSSEAU.

Montant approprié.....	\$1200 00
do payé.....	1200 00

Ce chemin a son point de départ à l'angle nord de Cranbourne,—doit, tel que projeté, traverser les townships de Cranbourne, Watford, et Metgermette, et se terminer au chemin de Kennebec, distance d'à peu près 30 milles.

Sept milles de ce chemin ont été ouverts et parachevés cette année.

Il a été construit un pont sur la Rivière-à-la-Fleur de 95 pieds de longueur et 12 pieds de hauteur, qui a coûté \$107, (on demandait \$200 pour le faire à l'entreprise).

Il a aussi été construit 14 autres petits ponts, mesurant ensemble 126 pieds de pontage. De plus, tout le bois nécessaire pour le pont sur la Rivière-Etchemin a été coupé, équarri et rendu sur la place. M. Rousseau a aussi fait 7½ arpents de pontage, dont 5 arpents ont été couverts en terre et 5 milles de fossé.

Le coût du mille parachevé, sans y comprendre le pont sur la Rivière-à-la-Fleur, a été d'à peu près \$143.

“ Le terrain que traverse ce chemin,” dit M. Rousseau dans son excellent rapport, “ est de bonne qualité, surtout la partie qui se trouve entre la Rivière-à-la-Fleur et la Rivière Etchemin. Tous les lots, à l'exception de cinq ou six, sont pris jusqu'à la Rivière-Etchemin, et sur un bon nombre on a déjà commencé à défricher. Deux familles y résident depuis quelques semaines.

“ Dans les environs de ce chemin, surtout sur la Rivière-à-la-Fleur, les pouvoirs d'eau sont nombreux.

“ Ce chemin offrira certainement de grands avantages à la colonisation, en facilitant l'accès aux townships Watford et Metgermette, où il y a de très bonnes terres, mais aucune possibilité pour les colons de s'y rendre avant que le chemin soit ouvert.

“ La colonisation progresse assez rapidement dans nos endroits. A mesure que les chemins s'ouvrent, les terres se prennent et se défrichent. Depuis l'année dernière, la population de St. Malachie et Standon s'est augmentée d'une vingtaine de famille.

“ Depuis quatre ans la valeur de la propriété foncière a certainement triplé.”

Chemin de Buckland et Standon.

Conducteur—REV. L. ROUSSEAU.

Montant approprié.....	\$100.00
do payé.....	100.00

Cette route a son point de départ à la ligne qui divise Frampton de Buckland, et traverse, en suivant la ligne qui sépare Buckland de Standon, les 2e, 3e et 4e rangs de Buckland. Cette route sera continuée plus tard jusqu'au chemin qui conduit au township de Mail-

loux, et ouvrira une communication avec le chemin Taclé.

Cette route est parallèle à celle qui a été ouverte l'an dernier entre les lots 23 et 24 du 2^e rang de Buckland.

Il a été ouvert et complété, cette année, 18 arpents de chemin propre aux voitures d'été.

M. Rousseau dit que les terres qui se trouvent dans les environs de ce chemin, quoique rocheuses, sont d'une bonne qualité, et sont concédées jusqu'au 4^e rang de Buckland.

Chemin de Ste. Claire et St. Malachie.

Conducteur—F. ROULEAU.

Montant approprié.....	\$400.00
do payé.....	400.00

Cette somme a été employée à améliorer et réparer le chemin sur une étendue d'à peu près 24 arpents.

M. Rouleau a pu obtenir au moins 80 journées de corvées des personnes chez lesquelles il a fait travailler.

Je transcris ici le rapport de M. Rouleau qui fera mieux comprendre la nature des travaux qui ont été exécutés. Ce rapport, daté du 13 septembre dernier, est incomplet, vu qu'on a travaillé au chemin postérieurement à cette date; mais étant le seul qui soit parvenu à ce bureau, il m'est impossible de donner des détails sur les ouvrages exécutés depuis.

" 1. Chez Camille Morin, élargissement du chemin de dix pieds sur une longueur de deux arpents, excavation en moyenne de deux pieds, terrain sableux et rocheux.

" 2. Vis-à-vis l'église, terre jaune, bouleversée par la gelée et presque impassable après de fortes pluies. Macadamisé, 16 pieds de large sur 13 arpents de longueur, couche de pierre de 12 à 6 pouces couverte de sable, pont de 12 pieds sur 24 exhaussé de 4 pieds, boisé en pierre.

" 3. Côte de Cinq-Mars, abaissée de 3 pieds, longueur 4 arpents, terrain rocheux, près du pont sur le ruisseau des Aunets, couche de pierre d'environ 2 pieds sur $\frac{1}{2}$ arpent couvert de terre, chemin de Cinq-Mars séparé, il y a eu beaucoup à miner sur une longueur d'environ un arpent.

" 4. Chez Joseph Richard, élargissement du chemin de 6 pieds, excavation de 3 pieds sur $1\frac{1}{2}$ arpent.

" 5. Chez Louis Couture et Forrest, terrassement du chemin, terre de savane sur 2 $\frac{1}{2}$ arpents; chez la veuve Lamontagne, élargissement du chemin de 6 pieds, excavation 2 $\frac{1}{2}$ pieds sur $\frac{1}{2}$ arpent, côte abaissée de 3 pieds sur $\frac{1}{2}$ arpent, terre sablonneuse. Terrassement chez Roi, un arpent.

" 7. Chez Marcoux, deux côtes abaissées de 6 pieds, terre rocailleuse sur 2 arpents.

" 8. Chez Hébert, 2 côtes abaissées de 5 pieds, $1\frac{1}{2}$ arpent, pont réparé et boisé en pierre."

Grande Ligne de Ste. Marguerite.

Conducteur—REV. ET. HALLÉ.

Montant approprié.....	\$350.00
do payé.....	350.00

Je regrette qu'une maladie longue et sévère ait empêché M. Hallé de faire rapport sur les travaux qu'il a fait exécuter dans ce chemin. J'ai reçu, néanmoins, l'assurance que ce monsieur donnera toutes les informations désirées aussitôt que l'état de sa santé le lui permettra.

Chemin Central de Cranbourne.

Conducteur—P. CASSIDY.

Montant approprié	- - - - -	\$150.00
Do payé	- - - - -	150.00

Ce chemin, long d'à peu près huit milles, commence à la ligne nord du township de Cranbourne, court dans une direction sud, entre les 14^e et 15^e lots du township, et doit se terminer au chemin Etchemin.

Du 1^{er} au 8^e rang, il est dans un état passable pour les voitures d'été; du 8^e au 10^e rang, le chemin n'est ouvert qu'en chemin d'hiver.

Les travaux de cette année consistent en réparations et améliorations dans la partie non parachevée sur un espace d'à peu près 21 acres. La longueur du chemin maintenant praticable pour les voitures à roues est de cinq milles.

Il a été construit un pont de 105 pieds de longueur qui a coûté \$59.15. Il y en a un autre à construire entre les 7^e et 8^e rangs.

Les renseignements intéressants qui suivent sont tirés du rapport de M. Cassidy :

" Le sol est bon, les bois sont d'une belle venue, consistant en érable, bouleau, hêtre, bois blanc, épinette blanche d'une excellente qualité et de sapin. Dans les savanes, l'on trouve notre cèdre incorruptible et notre épinette rouge si durable, ainsi que le pin, ce roi de nos forêts.

" Les avantages que la colonisation retire de la confection des chemins sont très considérables. Qu'on prenne pour exemple le township voisin de Frampton: il y a deux ans, une certaine somme a été employée sur le chemin principal qui joint celui de Cranbourne, et le résultat a été que sur un espace de 10 milles, il ne reste plus un seul lot de vacant. Ce fait est concluant en faveur des chemins de colonisation, et il y a tout lieu d'espérer que l'on obtiendra d'aussi beaux résultats lorsque les chemins de Cranbourne et Etchemin seront ouverts jusqu'au chemin Kennebec.

" Toutes les terres sont prises le long du chemin. Un grand nombre de colons, principalement des Canadiens-Français, sont venus ici pour prendre des terres, mais n'ayant trouvé aucuns lots vacants près du chemin, ils s'en sont retournés. Dans les townships voisins toutes les terres situées le long des chemins ouverts par le gouvernement sont occupées. Je puis dire avec vérité que tout ce qu'il est nécessaire de faire pour fixer le surplus de la population des anciennes paroisses, est de mettre à sa portée les terres vacantes de la couronne, en ouvrant de bons chemins.

" Les bois de pin et d'épinette ont été exploités, mais seulement le long des cours d'eau. Dans toute l'étendue de Cranbourne, et principalement le long des chemins projetés les bois sont superbes et en quantité illimitée.

" Les récoltes ont été bonnes et la mouche à blé n'a fait que très peu de dommages aux grains. En général, la récolte de patates a été abondante, et j'ai observé que la paroisse de St. Joseph, formée d'anciens établissements, achète annuellement plusieurs mille minots de patates des habitants de Cranbourne, composée de nouveaux établissements.

" Une église catholique a été construite dans Cranbourne.

" L'augmentation de la valeur de la propriété foncière a été très grande dans Cranbourne; mais, afin de vous faire mieux comprendre cet accroissement de valeur, je vais vous rapporter un incident qui date de l'établissement du township.

" En 1832, le gouvernement permit à ses pensionnaires de commuer leurs pensions. Un grand nombre en profitèrent, vinrent en Canada et obtinrent des octrois de terre. Plusieurs centaines de familles se rendirent à Cranbourne, mais de ce grand nombre, à peine une vingtaine de familles s'y établirent. Et quelle en a été la cause? *Le manque de chemins.*

" Quelques-uns d'entre eux ont donné leurs terres comme leur étant inutiles; d'autres les ont cédées pour une bagatelle, enfin, quelques-uns les ont vendues pour un *cerre de liqueur.*

" Lorsque, l'hiver dernier, j'ai fait le recensement, des terres ont été évaluées jusqu'à \$1350, prix qu'elles avaient été vendues.

“ Suivant moi, le meilleur moyen de faire prospérer le pays est de rendre les terres vacantes de la couronne accessibles à la jeune génération. C'est la population et non les terres vacantes qui font la richesse d'un pays.

“ Nos jeunes gens avaient l'habitude d'aller aux Etats-Unis pour travailler et souvent pour s'y fixer, simplement parce qu'ils ne pouvaient avoir accès aux terres vacantes, faute de chemins. Dans ce cas, il y avait non-seulement une perte de travail, mais encore la morale était compromise, souvent s'en suivait la perte du sentiment religieux, et un dégoût pour les coutumes simples mais pures de leurs ancêtres.

“ Je dirai donc au gouvernement : ouvrez vos terres aux jeunes Canadiens, et éloignez la jeunesse de l'influence démoralisatrice de la république voisine et de ses toundances infidèles ; conservez-la à la religion de ses pères, et vous aurez un peuple content, paisible et vertueux ; vous aurez des sujets attachés par les liens de la loyauté et par l'allégeance que les peuples invariablement rendent aux gouvernements qui font leur devoir en protégeant le peuple et ses intérêts.

“ Les émigrants d'Europe ne doivent pas être oubliés ; il y a de la place pour tous. L'on devrait encourager le robuste Irlandais à s'établir en Canada. Dites-lui qu'il peut devenir propriétaire ici, sans danger d'être évincé pour non paiement de ses rentes ; dites lui d'éviter les villes des Etats-Unis, où lui et les siens ne sont que des scieurs de bois et des charroyeurs d'eau ; dites-lui que sa religion y est tournée en ridicule, et qu'en Canada elle est respectée, et que tous ses droits et privilèges seront garantis.”

Il existe un grand nombre de pouvoirs d'eau dans ce township.

M. Cassidy estime qu'il faudrait une somme de \$700 pour compléter le chemin déjà ouvert entre les 7e et 8e rangs, et une autre somme de \$1,000 pour ouvrir et parachever le chemin central du 8e au 14e rang, distance de 5 milles.

Ces chemins sont verbalisés.

M. Hector L. Langevin, M. P. P., a transmis à ce bureau un rapport extrêmement intéressant sur le résultat des travaux exécutés en 1861, dans les chemins de colonisation du comté de Dorchester.

Ce monsieur me pardonnera, j'ose espérer, la liberté que j'ai prise de donner ici un extrait de son rapport. Les judicieuses observations et les renseignements précieux qu'il donne ne manqueront pas de fixer l'attention de tous les amis de la colonisation.

“ Vous vous rappelez,” dit M. Langevin, “ que l'an dernier j'avais obtenu de l'honorable M. Vankoughnet l'ordre pour le tracé et l'ouverture d'un grand chemin de colonisation appelé le *chemin Etchemin*. Tout entier dans le comté de Dorchester, ce chemin devait commencer à l'angle N. E. du township de Cranbourne, qu'il devait traverser pour rencontrer plus tard le chemin central venant de St. Edouard de Frampton, d'où il se dirigerait à travers les townships de Watford et Metgermette, pour s'arrêter au chemin de Kennebec, dans le comté de Beauce. L'an dernier, nous avons dû nous contenter du tracé de cinq milles de ce chemin ; mais cette année, non-seulement le tracé en a été continué sur une longueur d'au moins dix milles, mais le chemin lui-même avec ses ponts a été ouvert depuis les anciens établissements de St. Malachie de Frampton jusqu'à l'Isle-aux-Ormes, sur la rivière Etchemin. C'est une longueur de cinq milles de bon chemin ayant vingt pieds de largeur. Quoique, dans la première partie de ce chemin, les terres ne fussent pas aussi bonnes qu'ailleurs, néanmoins, il y avait déjà 15 ou 16 terres prises quand les travaux du chemin ont commencés, tant les jeunes gens de mon comté sont désireux de s'établir dans le voisinage de leurs parents, et de profiter de l'avantage des chemins de colonisation. Je dois ajouter que le gouvernement, comprenant bien sa mission, a libéralement accordé comme lots gratuits les lots situés sur ce grand chemin, ce qui en assurera l'établissement promptement, et attirera dans cette vaste et belle contrée une nombreuse population.

“ Afin d'aider au développement de ces terres, il a fallu songer à rendre plus accessibles ces townships par le chemin de Ste. Claire à Frampton qui, en plusieurs endroits n'était pas accessible à des charges entières. Les travaux qui y ont été faits n'ont coûté au gouvernement que \$400, mais ils faciliteront l'établissement d'un grand nombre de jeunes gens qui se seraient découragés à la vue des mauvais chemins.

“ D'un autre côté, comme il est important que les jeunes gens des anciennes paroisses de la Beauce qui voudraient profiter des avantages offerts dans le comté de Dorchester

puissent y pénétrer facilement, le gouvernement, sur ma demande, a fait prolonger le chemin dit "la grande ligne de Ste. Marguerite." Par ce moyen, la partie ouest de Frampton et de Cranbourne se trouve ouverte à la colonisation, et on pénétrera dans les autres parties par le moyen de deux chemins perpendiculaires à ce dernier et qui couperont le chemin central de St. Edouard et de Cranbourne. C'est aussi en vue de ces deux chemins et pour faciliter l'accès de terres incultes par Ste. Marguerite et St. Edouard aussi bien que par Ste. Claire et St. Malachie, que le gouvernement a fait dépenser, aussi sur ma suggestion, une somme d'argent sur le chemin central de Cranbourne.

"Tous ces travaux de chemins se sont faits pour la faible somme de \$2100. C'est beaucoup pour peu d'argent. J'espère, néanmoins, que l'octroi pour les années prochaines sera plus considérable, et qu'au lieu d'employer 10 ans à ouvrir nos grands chemins, nous pourrons les livrer aux colons en cinq ans et moins.

"Je dois ajouter que l'an dernier j'avais obtenu du gouvernement l'arpentage du township Daaquam, dans le comté de Bellechasse, et situé entre la rivière St. Jean au sud, la rivière Daaquam au nord, le township Panet à l'est, et le township Langevin (dans Dorchester) à l'ouest. Le résultat a été tel que je m'y attendais. Les terres y sont magnifiques. Cette année, le gouvernement m'a accordé l'ouverture ou arpentage du township Langevin où les terres, d'après ce que m'en a dit l'arpenteur, sont aussi bonnes que dans Daaquam. C'est donc un territoire assez étendu pour y établir trois grandes paroisses, et où les terres sont égales aux plus belles terres du district de Québec. Le prix n'en est que de trente-six sous l'acre, et on y pénètre maintenant par St. Gervais et le chemin Fortier. J'espère que l'an prochain on pourra y avoir accès par un chemin qui viendra s'embrancher au chemin Etechemin, dans Cranbourne ou Watford, et aussi par Standon et Ware, dans le comté de Dorchester.

"Pour me résumer, le territoire inculte et que forment les townships de Cranbourne, Watford, Metgermette, Ware, Langevin et Daaquam, est ou pourra être accessible l'an prochain par les routes suivantes :—

- 1° Ste. Claire et St. Malachie de Frampton ;
- 2° Ste. Marguerite et St. Edouard de Frampton ;
- 3° Ste. Marie ou St. Joseph et St. Edouard de Frampton ;
- 4° St. Joseph ou St. François de Cranbourne ;
- 5° St. George ou Linière et Watford ;
- 6° St. Gervais et le chemin Fortier dans Bellechasse.

"Le 1er, le 2e et le 6e de ces chemins sont ouverts ; les trois autres devront l'être dans un an.

"Ces trois derniers chemins, c'est-à-dire les Nos. 3, 4 et 5 auront le parcours suivant :

1° Le No. 3 partira de "la grande ligne de Ste. Marguerite," entre St. Edouard de Frampton et les seigneuries, et traversant Frampton (les 2 paroisses) ira aboutir au chemin du 9e rang.

2° Le No. 4, partant de "la grande ligne de Ste. Marguerite," entre Cranbourne et les seigneuries, traverserait Cranbourne en passant le lot choisi pour y bâtir une nouvelle église et aboutirait au grand chemin Etechemin dont j'ai parlé plus haut.

3° Le No. 5, partant aussi de "la grande ligne Ste. Marguerite" entre Watford et les seigneuries, traverserait Watford, dans lequel il couperait le chemin Etechemin, et irait aboutir au township Langevin, où il rencontrerait un chemin nouveau que j'ai l'intention de demander au gouvernement à travers Ware et Standon.

"Ces chemins sont d'absolue nécessité, et je ne doute pas que le gouvernement, voyant les besoins croissants de la colonisation, ne demande, cette année, un octroi plus considérable en faveur de cette grande œuvre. S'il fallait quelque chose pour le convaincre j'ajouterais que je tiens du révérend M. Rousseau, curé de St. Malachie de Frampton, que tous les lots sur la plus grande partie des cinq milles du chemin Etechemin ouverts cette année sont pris et des défrichements sont commencés. Plus que cela, plusieurs cultivateurs ont l'intention d'occuper de nouveaux lots sur la partie du chemin dont le tracé seul est fait, convaincus qu'ils sont que le gouvernement les traitera avec la même libéralité que les autres."

COMTÉ DE BEAUCE.

Chemin de Dorset.

Conducteur—LIS. LABRECQUE.

Montant approprié en 1860.....	\$300 00
Do do en 1861.....	217 69
	<hr/>
Montant payé.....	\$517 69
	517 69

Ce chemin part du chemin Lambton, dans Forsyth, et joint le chemin ouvert par M. le Dr. Douglass dans Dorset.

Il a été ouvert sur un espace de quatre milles et un-quart, dont un mille est parachevé.

Deux ponts ont été construits, formant ensemble à peu près 50 p' ds de pontage, qui ont coûté \$50, et une certaine étendue de chemin a été fascinée.

Le coût du mille parachevé est de \$300

Le sol, au commencement du chemin, est assez bon, quoique rocheux et couvert de bois mêlé, mais en approchant du township Dorset, le terrain est infiniment meilleur et boisé en érable.

Ce chemin favorisera la colonisation de Dorset, qui est un très beau township.

Il existe deux pouvoirs d'eau, sur l'un desquels il y a un moulin à scie.

Plusieurs colons se sont établis le long du chemin, et la valeur de la propriété a doublé depuis ces dernières années.

M. Labrecque estime qu'il faudrait une somme de \$700 pour terminer ce chemin.

Chemin de Gayhurst.

Conducteur—ROMAIN DALLAIRE.

Montant approprié.....	\$800 00
Do payé.....	800 00

Ce chemin, long de dix milles, a son point de départ à la ligne qui divise les townships d'Aylmer et Gayhurst, traverse ce dernier township et se termine à la Rivière-Chaudière.

Il a été ouvert en chemin d'hiver dans toute son étendue.

Six ponts ont été construits, formant ensemble 225 pieds de pontage, qui ont coûté \$100.

"Le chemin qui suit le cours d'une petite rivière," dit M. Dallaire, "traverse généralement un terrain couvert de bois mou; mais les terres sont bonnes, et à peu de distance du chemin, commence le bois franc qui couvre presque tout le township.

"Sur la petite rivière qui longe le chemin, il y a un grand nombre de belles places de moulin.

"Pour parachever ce chemin, je crois qu'il faudrait \$3000. Quelques colons ont déjà fait des défrichements, et un grand nombre attend la nomination d'un agent pour prendre des terres; et je ne doute pas que toutes les terres ne soient prises aussitôt que l'agent aura reçu ses instructions."

COMTÉ DE MEGANTIC.

Chemin de la Grosse-Ile et chemin du Huitième rang.

Conducteur—IGNACE ROBERGE.

Montant approprié.....	\$300 00
Do payé.....	200 00
	<hr/>
Balance restant.....	\$100 00

De la somme de \$200 avancée à M. Roberge, celle de \$52 32 a été employée à améliorer le chemin de la Grosse-Île, et celle de \$99 93 à des travaux de même nature dans la route du Huitième rang, conduisant au dépôt du chemin de fer. Ces deux chemins sont situés dans la paroisse de Ste. Julie de Somerset.

Le chemin du Huitième rang passe en grande partie dans un terrain bas, ce qui nécessitera des travaux considérables pour le rendre praticable pour les voitures d'été.

L'on suggère d'employer la balance restée dans les mains du conducteur à construire un pont sur la Rivière-Noire, qui traverse ce dernier chemin.

M. Roberge n'ayant pas transmis de rapport, il m'est impossible de donner aucuns détails sur l'étendue des travaux qui ont été exécutés.

COMTÉ DE NICOLET.

Chemin Missouri.

Conducteur—ALEXIS DESFOSSÉS.

Montant approprié en 1860	\$100.00
do payé en 1861	100.00

Ce chemin commence à la concession Missouri, dans la paroisse St. Grégoire, et se termine au rang St. Michel, dans le township d'Aston, dans la paroisse de St. Célestin.

Avec cette somme, deux milles et dix-neuf arpents ont été ouverts pour chemin d'hiver sur une largeur de 13 pieds. De cette étendue, 37 arpents passent à travers les fiefs Bruyère et Roetaillade, et 88 arpents dans le township d'Aston.

Plusieurs petits ponts ont été construits, ainsi qu'un demi arpent de pontage sur terre.

De la concession St. Michel, dans le 1er rang d'Aston, le chemin est ouvert jusqu'à St. Christophe, et pas plus loin pour les voitures à roues, quoique non parachevé dans toutes ses parties.

Le sol, le long du chemin, est généralement bon, et ce dernier conduit à des terres superbes.

M. Desfossés dit que depuis ces dernières années, plus de deux cents colons se sont établis dans Aston, et que si le chemin était parachevé, ce nombre serait plus que doublé dans une couple d'années.

Il faudrait une nouvelle appropriation de \$800 pour compléter ce chemin.

COMTÉ DE DRUMMOND.

Chemin de St. Guillaume à St. Bonaventure.

Conducteur—G. T. PELLETIER.

Balance de l'appropriation de 1861	\$170.00
Montant payé	30.00

Balance restant \$140.00

M. Pelletier a donné à faire à l'entreprise, en 1861, cinq arpents de pontage, pour le prix de \$12 par arpent.

Ces ouvrages ont été exécutés à son entière satisfaction par M. François Lemoine, et il a passé contrat avec le même entrepreneur pour la confection de six autres arpents de pontage, pour le prix de \$72.

Ces travaux seront exécutés l'an prochain.

Chemin en arrière de Kingscy.

Conducteur—P. WHITNEY.

Balance de l'appropriation de 1860	\$200.00
Montant payé en 1861	200.00

Ce chemin, comme chemin de front, traverse les lots n° 21, 22, 23 et 24 du 6me rang de Kingscy, et ensuite, comme chemin de ligne, monte à travers les 6me, 7me et 8me rangs, en partie entre les lots n° 21 et 20 du 6me rang, au-delà par le lot n° 19 du 7me rang, et passe ensuite au lot n° 22 dans le 8me rang, et sur une petite distance dans le 9me rang.

Il a été ouvert, cette année, sur une étendue de deux milles et un-tiers, dont 2½ milles sont praticables pour les voitures à roues, mais ne sont pas parachevés.

Les terres dans les environs sont bonnes et couvertes de bois mêlé ; elles offrent de grands avantages à la colonisation.

Il existe un superbe pouvoir-d'eau au centre de cette ligne de chemin.

Il faudrait une somme de \$500 pour compléter le chemin, qui est verbalisé.

Chemin de Durham et Ely Nord.

Conducteur—ASA LEIGHTON.

Balance de l'appropriation de 1860	\$88.14
Montant payé en 1861	88.14

Avec cette balance, M. Leighton a fasciné et fossoyé une étendue de 9 arpents de chemin presque impassable auparavant, depuis l'endroit où il avait arrêté ses travaux l'année précédente jusqu'au chemin de Hughes.

Il a, de plus, aplani une côte considérable, qui a coûté dix jours de travail, et fait une décharge dans un endroit où le chemin était submergé par un ruisseau.

Enfin, il a enlevé les pierres qui obstruaient la voie et fait des fossés de chaque côté du chemin, depuis la station du chemin de fer jusqu'au chemin de Hughes, sur une étendue d'à peu près six arpents.

Ce chemin est maintenant ouvert et complété depuis la station jusqu'au front de Durham, où il joint le grand chemin de Melbourne à Drummondville.

Chemin de Wickham au dépôt d'Acton.

Conducteur—THOMAS BRADY.

Balance de l'appropriation de 1860	\$138.50
Montant payé	138.50

Il a été complété, cette année, un mille de chemin déjà ouvert sur le 10me rang de Wickham, avec un fossé d'un côté de 5 pieds d'ouverture et 6 pieds de profondeur. Les deux milles restant, savoir : sur les 11me et 12me rangs, sont passables pour les voitures d'hiver.

Les terres dans les environs sont propres à y faire des établissemens, et se défrichent rapidement.

L'on trouve le long du chemin du minerai de fer (bog iron), et il n'est éloigné que de cinq milles des mines de cuivre de Wickham qui, par leur richesse, ne le cèdent à aucune autre dans le pays.

Le fossé dont il est question plus haut, lorsqu'il sera complété, aura une longueur de trois milles. Il devra passer à travers la savane de Wickham qui, après qu'elle aura été desséchée, offrira une immense étendue de terrain propre à la culture.

M. Brady estime qu'il faudrait \$600 pour compléter les deux milles qui restent à faire

COMTÉ DE WOLFE.
Chemin de Wotton et Wolfestown.

Conducteur—J. T. LeBEL.

Montant approprié en 1860.....	\$600.00
Montant payé en 1861.....	600.00

Ce chemin a son point de départ au chemin principal de Wotton, traverse le township de Ham entre les 5e et 6e rangs, et devra se terminer au chemin Gosford, dans le township de Wolfestown.

M. LeBel a commencé ses travaux au chemin Pacaud, dans Ham, en gagnant Wotton, et a ouvert, en chemin d'hiver, une étendue de trois milles et 10 arpents sur 24 pieds de largeur.

Ci suit un extrait du rapport de M. LeBel :

“ Le terrain où passe ce chemin est généralement haut, propre à la culture, et il en est ainsi des terrains adjacents.

“ Ce chemin offre beaucoup d'avantages à la colonisation et facilitera les moyens à un grand nombre de colons de s'établir sur les terres vacantes qui sont encore en grand nombre dans les townships de Ham, Wotton et Wolfestown.

“ Il se trouve plusieurs pouvoirs d'eau sur la rivière Nicolet et ses affluents, qui pourront être utilisés plus tard à l'avantage de ces localités

“ La colonisation a fait des progrès immenses dans ce comté depuis ces cinq dernières années, et je crois pouvoir ajouter sans exagération, que la population actuelle est double de ce qu'elle était il y a cinq ans.”

M. LeBel croit que ce chemin coûtera \$600 par mille.

Chemin de Weedon et Lingwick.

Conducteur—CHARLES TANGUAY.

Montant approprié.....	\$300.00
Do payé.....	300.00

Il a été complété, cette année, 1½ mille de chemin. Ce chemin, long de cinq milles, est maintenant praticable pour les voitures d'été dans toute son étendue, quoiqu'il y ait encore ¼ de mille en différentes places qui aurait besoin d'être amélioré.

Plusieurs petits ponts ont été construits ainsi que deux pontages sur terre, mesurant 520 pieds, qui ont coûté \$41. M. Tanguay a aussi fasciné un mille de chemin qu'il a fait couvrir de terre.

Le sol le long du chemin est composé en partie de terre noire reposant sur une couche de glaise bleue, et en d'autres endroits de terre grise et de sable. Le bois consiste en épinette, cèdre, érable et merisier.

Lorsque le pont sur la Rivière-St-François aura été construit, le chemin sera d'un grand avantage pour les colons qui désirent se fixer le long de ce chemin, où l'on trouve d'immenses étendues de belles terres.

Par sa jonction avec le chemin St. François, dans Lingwick, il offre une voie directe à ceux qui voudront aller former des établissements sur les bords du beau lac Mégantic.

Il existe un magnifique pouvoir d'eau sur ce chemin.

Suivant M. Tanguay, la population dans Weedon a doublé depuis les six dernières années.

COMTÉS DE WOLFE ET RICHMOND.
Chemin de Windsor et Wotton.

Conducteur—RÉMI BENOIT.

Balance de l'appropriation de 1859.....	\$650.00
Montant approprié en 1861.....	250.00
	<hr/>
Montant payé.....	\$900.00
	<hr/>
Balance restant.....	\$600.00

Ce chemin, précédemment ouvert, a été amélioré cette année, de manière à le rendre praticable pour les voitures à roues sur un espace de quatre milles.

Pour rendre compte des ouvrages qui ont été exécutés sous l'intelligente surveillance de M. Benoit, j'ai cru devoir citer les passages suivants que j'ai extraits de son rapport.

" J'ai fait, à partir du deuxième rang de Windsor, ouvrir le chemin jusqu'au 3e rang de la longueur d'environ vingt-cinq pieds, et dans plusieurs endroits j'ai fait pratiquer des fossés d'un côté du chemin pour en faciliter l'égout; j'ai fait mettre des fascines à chaque bout de certains vieux pontages déjà existant, et j'ai fait recouvrir de terre ces fascines et ces vieux pontages. Dans la troisième concession, le chemin parcourt un sol élevé et très bon, à part quelques endroits où j'ai fait faire des pontages formant en tout une longueur d'environ deux arpents et demi; et là où le chemin s'étend sur un sol élevé, nous avons laissé le chemin de 15 à 18 pieds de large, et nous ne nous sommes occupés qu'à arracher dans cette largeur les souches et les racines, et niveler le chemin. Jusque vers le milieu de la quatrième concession, le chemin parcourt encore un terrain sec et très propre à faire un bon chemin, et nous avons opéré là comme dans la troisième concession; nous avons été obligés, au commencement de la quatrième concession, de laisser le premier tracé du chemin pour suivre la ligne telle que décrite dans le procès-verbal, et cela nous a fait faire environ six arpents de chemin neuf, dont trois étaient en bois debout et trois fait à la souche. Nous avons eu à faire dans ces trois derniers arpents un petit pont d'environ 18 pieds de large sur un petit ruisseau. Dans l'autre moitié de cette concession, nous avons réparé autant que possible les mauvais endroits pour rendre le chemin praticable. J'y ai fait construire un pontage sur terre d'environ un demi arpent de long dans un endroit où les voitures étaient obligées de laisser le chemin et de faire un grand détour pour passer; c'est là, à proprement parler, vers le milieu de la quatrième concession, que commence cette savane qui se prolonge jusqu'au milieu de la cinquième concession, formant une longueur d'environ un mille et où nous n'avons fait autre chose que d'arracher les souches et les racines sur une longueur variant de quinze à vingt pieds; et il n'y avait, à mon opinion, que cela à faire pour le présent dans cet endroit, c'est-à-dire, préparer le chemin à recevoir les pontages sur terre qu'il sera nécessaire d'y faire, si l'on veut arriver à faire un bon chemin dans cet endroit. Dans l'autre moitié de la cinquième concession, le chemin a été ouvert dans presque toute sa largeur jusqu'au sixième rang, et nous y avons arraché les souches et les racines et nivelé le terrain sur la largeur de quinze à dix-huit pieds.

" Maintenant, si la pluie ne fut venue endommager nos travaux de cet été et les travaux de l'automne dernier, nous aurions l'avantage d'avoir le chemin de Windsor et Wotton dans toute sa longueur assez roulant pour les voitures d'été; tel qu'il est, quoique praticable cependant, il est dans un état à exiger de grandes réparations, surtout dans la partie qui se trouve située dans le township de Wotton et où nous avons travaillé l'automne dernier. Dans toute l'étendue de ce chemin il y aura un excellent chemin d'hiver. Le nombre des pontages que j'ai fait faire dans les quatre milles de chemin où j'ai fait travailler cet été peut former, réunis, une longueur de trois arpents et demi à quatre arpents, lesquels ont coûté environ dix piastres par arpent; et si c'est l'intention du gouvernement de faire exécuter le pontage de cette savane plus haut mentionnée, il ne devra pas baser ses calculs, quant à la dépense que nécessitera ce pontage, sur un prix moindre de huit à dix piastres par arpent."

“ Les avantages que retirerait la colonisation du parachèvement du chemin de Windsor et Wotton seraient très grands, en ce qu'ils empêcheraient tous les gens qui viennent ici et désireux de s'établir de s'en retourner découragés à l'aspect de nos chemins et par le manque total de chemins ; et aussi en ce qu'ils faciliteraient l'établissement de chemins nouveaux là où se portent tous les nouveaux colons et surtout là où il y a d'excellents terrains à défricher, c'est-à-dire au sud du chemin de Windsor et Wotton.

“ C'est avec un grand plaisir que je puis noter l'établissement, depuis le mois de décembre dernier, de vingt-quatre nouvelles familles qui sont venues s'établir dans notre township et dont les trois-quarts se sont portés dans les environs du chemin de Windsor et Wotton.

J'ai encore eu le plaisir de voir, dans le cours de l'été dernier, quelques familles canadiennes revenues des États-Unis se fixer au milieu de nous.

“ La colonisation de nos beaux townships a enfin pris son élan, et dans peu d'années nous verrons surgir de grandes et belles paroisses du milieu de nos forêts. Je regrette sincèrement de ne pouvoir dire que tous ceux qui sont venus visiter notre township s'y soient tous établis, car alors au lieu de vingt-quatre familles, j'en aurais cité plus de cinquante qui se seraient établies dans notre localité pendant les onze derniers mois seulement.

“ Je suis informé par des personnes très recommandables, que tous les townships environnants s'établissent dans une grande proportion autour des chemins qui ont été ouverts par le gouvernement.

“ La valeur de la propriété foncière a triplé depuis quelques années seulement, et c'est dans cette proportion qu'ont été faites les évaluations municipales dans notre township, et il en est à peu près de même dans les townships environnants.”

Quoique ce chemin, long de 15 milles, soit maintenant à peu près praticable dans toute son étendue, néanmoins, M. Benoit pense qu'il ne faudra pas moins de \$100 par mille pour le parachever, non comprise la savane qu'il mentionne, et qui coûtera le double.

Ce chemin est verbalisé.

COMTÉ DE RICHMOND.

Chemin nouveau dans Westbury.

Conducteur—FRANCIS LOOMIS.

Montant approprié.....	\$500 00
Do payé.....	500 00

Ce chemin part de Sherbrooke, passe par Westbury et se termine à Dudswell. La longueur projetée de ce chemin est de 11½ milles, savoir : cinq milles dans Ascot et 6½ dans Westbury.

L'étendue ouverte cette année est de 3½ milles dont deux milles, sont praticables pour les voitures à roues, et le reste ne peut servir que pour les voitures d'hiver ; cette partie du chemin est dans le township d'Ascot.

Plusieurs petits ponts ont été construits et un demi mille de chemin a été fasciné.

Le sol dans les environs de ce chemin est bon et propre à former des établissements agricoles. Les bois sont beaux et de diverses espèces.

Ce chemin conduit à Stoke, Westbury, Dudswell, Weedon et Ham, où l'on trouve quantité d'excellentes terres, et il serait très important que ce chemin fut terminé le plus tôt possible. C'est aussi la voie la plus directe pour communiquer de ces townships au chemin de fer.

L'on trouve dans Westbury, sur la Rivière-St.-François et ses tributaires, d'excellents pouvoirs d'eau qui ne peuvent être utilisés à cause du manque de chemins.

Dans Westbury et Dudswell il y a de la pierre à chaux et de belles carrières de marbre qui, pour la même raison, ne peuvent être exploitées.

M. Loomis estime qu'il faudrait une somme de \$3500 pour compléter ce chemin.

Chemin de Melbourne.

Conducteur—LOUIS DESAULNIERS.

Montant approprié.....	\$300 00
Do payé.....	300 00

Ce chemin a son point de départ au No. 19 du 5e rang de Melbourne, et se termine à la ligne du *Gore* de Brompton.

Il a été ouvert 3½ milles de ce chemin, dont un demi mille seulement a été complété ; le reste n'est praticable que pour les voitures d'hiver. La partie parachevée a coûté à peu près \$200 par mille.

Un pont de 50 pieds de pontage a été construit et a coûté \$30.

Les terres le long du chemin sont de bonne qualité, et propres à former des établissements agricoles. Le bois y est mêlé.

Il existe dans les environs un pouvoir d'eau sur lequel un moulin a été construit.

La somme de \$900 à \$1000 serait nécessaire pour compléter ce chemin.

Ce chemin est verbalisé.

COMTÉ DE COMPTON.

Chemin de Hereford et Auckland.

Conducteur—F. B. McNAMEE.

Montant payé à même la somme appropriée pour les townships de l'Est.....	\$2587 25
--	-----------

Ce chemin commence du chemin de la rivière Connecticut, sur le 6e rang de Hereford, court au nord à travers le *Gore* de ce township, et est tracé jusqu'au sixième rang de Auckland, entre les rangs A et B. Onze milles ont été donnés à faire par contrat à M. F. B. McNamee, au prix de \$488 par mille ; de cette étendue 5½ milles sont parachevés.

Deux ponts ont été construits sur le ruisseau de Hall, de 35 pieds de longueur chaque. Il a aussi été fait six arpents de pontage sur terre (*causeway*.)

Le chemin n'est ouvert que jusqu'au lot No. 18 dans le *Gore* de Hereford, et cependant des colons se sont rendus à travers la forêt sur le lot No. 23, dans le rang B de Auckland.

Pour se rendre de Coaticook au chemin de Hereford et Auckland, il faut parcourir un espace de 25 milles par un chemin pour la plus grande partie en très mauvais état, et traverser deux fois la ligne provinciale.

Il est donc de nécessité urgente de continuer l'ouverture du chemin déjà commencée entre les 8e et 9e rangs de Hereford pour rejoindre le chemin de Hereford et Auckland.

En parlant du chemin entre les 8e et 9e rangs de Hereford, voici ce que dit le révérend M. J. B. Champeaux, cet ami zélé de la colonisation, dans une lettre qu'il m'a adressée le 26 janvier dernier.

“ On voit qu'il reste à faire 16 milles de chemin dans cette direction pour arriver à nos colons les plus éloignés dans la forêt. J'ai demandé, le printemps dernier, le chemin de Hereford et Auckland pour faire prendre les terres de chaque côté du dit chemin, et cela a fort bien réussi. Mais aujourd'hui je demande humblement, et avec grand désir de l'obtenir, les 16 milles pour arriver au 6e rang de Auckland, et de plus un chemin partant du 6e rang de Auckland, dans la direction du lac Mégantic, passant à travers les rangs 6, 7, 8, 9, 10 et 11 de Auckland, passant de là à travers Ditton, Chesham, Cleinton, se terminant dans Marston.

“ Si le gouvernement veut m'ouvrir ce chemin, je pourrai faire vendre les terres tous les jours plusieurs milles en avant des travailleurs. Si ce chemin n'est pas obtenu et fait le printemps prochain, inutile de parler de colonisation dans cette partie de la province. Ce serait nuire à la cause de la colonisation que d'envoyer de pauvres malheureux compatriotes languir au fond de la forêt sans voie de communication.....

“ Sur le chemin que j'appellerais “ chemin du Mégantic,” on trouve, à peu près à 6 ou 7 milles de Coaticook, au sud du susdit chemin, une place d'église, marquée chez un M. Gendron. Tout près de cette place, il y a une mine de cuivre qui paraît promettre beaucoup. A peu près à 16 milles de Coaticook, sur le No. 1 du 9e rang de Hereford, on voit sur le susdit lot 1er, appartenant au révérend messire Eusèbe Durocher, curé de Belœil, qui porte beaucoup d'intérêt à l'établissement de ces townships; une autre place d'église, marquée par une croix, au milieu d'un petit cimetière, et tout vis-à-vis, sur le lot 11e du Gore de Hereford, se trouvent plusieurs maisons bâties l'été dernier, ainsi qu'un moulin à scie qui appartient à Flavien Paquette et Cie. Cette place, qui promet beaucoup, est connue sous le nom de Paquetteville. Il y a un magasin en construction.

“ A peu près 8 milles plus loin, dans le nord, sur le chemin entre les rangs A et B de Auekland, où messire Thomas Dagenais, euré de St. Edouard, et J. O. Bureau, M. P. P., ont des terres, une place d'église sera marquée au printemps dans un lieu appelé Bureauville.”

Dans le cours de 1861, à peu près 254 lots ont été achetés par des colons.

Chemin de Hampden et Ditton.

Conducteur—F. B. McNAMEE.

Ce chemin a son point de départ au chemin Victoria, dans Bury, traverse les 3ème 2ème et 1er rangs de Hampden, et est tracé jusqu'à la ligne qui divise les 1er et 2ème rangs de Ditton, distance de cinq milles.

Je suis informé que les terres le long du tracé sont bonnes, et celles plus en profondeur excellentes.

Cinq milles de ce chemin ont été donnés à faire à l'entreprise, l'automne dernier, à M. F. B. McNamee, pour le prix de \$510 par mille, mais vu la saison avancée, les travaux ont été remis au printemps prochain.

COMTÉ DE BROME.

Chemin de la vallée de Sutton.

Conducteur—HENRY BORIGHT.

Montant approprié.....	\$600.00
Do payé.....	600.00

Ce chemin commence à Sutton Flatt, dans le township de Sutton, et se termine à Brome Corner, distance de 6½ milles.

Toute cette étendue a été ouverte cette année en chemin d'hiver.

Le chemin a été fasciné sur une longueur de douze arpents: ces travaux ont coûté \$120.

Le chemin passe entre rangs de collines et à travers des terrains généralement susceptibles de culture, et lorsqu'il sera terminé, il offrira une communication facile entre Richford, dans l'Etat de Vermont, et les townships de Sutton et Brome.

Cette section de pays est remplie de pouvoirs d'eau; l'on trouve de la pierre à chaux et des mines de cuivre et de fer dans Brome et Sutton.

Depuis quelques années, le comté de Brome s'établit graduellement; mais depuis que la guerre est commencée dans les Etats-Unis, grand nombre d'individus ont traversé la ligne provinciale pour venir s'y fixer. Il y a encore beaucoup de terres vacantes dans le comté.

M. Boright estime qu'il faudrait une somme de \$300 pour compléter ce chemin.

Chemin de Potton et Sutton.

Conducteur—Rév. A. B. DUFRESNE.

Montant approprié en 1859.....	\$250.00
do payé en 1861.....	250.00

Ce chemin, qui est la seule voie de communication entre Potton et Sutton, passe entre les 7ème et 8ème rangs de ces townships, depuis le lot No. 19 jusqu'au lot No. 28.

Vu les détours qu'il faudra faire afin d'éviter des côtes considérables, le chemin aura 4½ milles de longueur.

M. Dufresne n'ayant transmis aucun rapport à ce bureau, je ne puis donner de détails sur l'étendue des travaux qui ont été exécutés dans ce chemin.

LISTE des chemins de colonisation faits et en voie de confection, ainsi que des chemins améliorés sous la direction du bureau de l'inspecteur des agences, de 1854 à 1861, inclusivement.

Comté de Chicoutimi.—Chemins Kinogami, Sydenham, Price, Faffard, Anse-St.-Jean Beau-Portage et Rivière-au-Sable.

Comtés de Charlevoix et Chicoutimi.—Chemin de St. Urbain à la Grande-Baie.

Comté de Saguenay.—Chemin de Tadousac et Bergeronnes.

Comtés de Saguenay et Charlevoix.—Chemin de la Rivière-Noire et Saguenay.

Comté de Charlevoix.—Chemins de St. Agnès, Settrington et De Sales.

Comté de Montmorency.—Chemins de St. Ferréol, Laval et Cauchon.

Comté de Québec.—Chemins de Stoncham, Tewkesbury, Béclair et Valcartier.

Comté de Portneuf.—Chemins de Roemont, Gosford, St. Gabriel, Colbert, Alton et de la Rivière-Batisseau.

Comté de Champlain.—Chemins du Lac Cossette, St. Tite, Grandes-Piles et St. Maurice.

Comté de St. Maurice.—Chemins de Shawinigan, Caxton et Hunterstown.

Comtés de St. Maurice et Maskinongé.—Chemin des Sources de St. Léon.

Comté de Maskinongé.—Chemins de St. Didace, Peterborough, Rivière-aux-Ecorces, Massigosh et Mandeville.

Comté de Berthier.—Chemin de Brandon.

Comtés de Berthier et Joliette.—Chemin de Brandon et Joliette.

Comté de Joliette.—Chemins de Joliette et Matawin, Cathcart, (2 chemins) et Kildare.

Comté de Montcalm.—Chemins de Chertsey, Wexford, Kilkenny et Beauport.

Comté de Terrebonne.—Chemins du Lac à la Truite, Lac rond et Montagne du Sauvage.

Comtés de Terrebonne et Argenteuil.—Chemin de Morin et Howard.

Comté des Deux-Montagnes.—Chemin de St. Colomban.

Comté d'Argenteuil.—Chemins de Chatham et Wentworth, Dalesville et Harrington, Grenville, Beavan Rapids, Montcalm et Arundel, Howard, de la Rivière-du-Nord au Moulin, d'Arnot, Harrington, Wentworth, Crooksmill, West Gore, Mille-Isles, East Outlet, Grenville et Amherst, Chatham et Howard.

Comté de Vaudreuil.—Chemin de Newton et Awkesbury.

Comté d'Ottawa.—Chemins de St. André Avelin, Ripon et Hartwell, Buckingham, Lochaber et Derry, Derry, Templeton, Wakefield et Portland, Rivière-du-Désert, Eardly et Masham.

Comtés d'Ottawa et Pontiac.—Chemin d'Onslow et Masham.

Comté de Pontiac.—Chemins de Bristol et Thorne, Calumet et Rivière-à-la-Loutre, Calumet au Fort William, Portage-du-Fort, Clarendon, Litchfield et Mansfield et Waltham.

Comté de Gaspé.—Chemins dans les Isles de la Magdeleine, Rivière-au-Renard, Anse-au-Griffon, Grande-Grève, Anse-à-la-Louise, Chien-blanc, Norvégiens (plusieurs chemins), Percé et Pointe-au-Maqueveau.

Comté de Bonaventure.—Chemins de Maria, (2 chemins) Munns'brook, Pointe-à-la-Garde, Ristigouche et Matapédia, Esequimaac, Mann, Paspébiac, Centre Street, Hamilton, Route Moreau, Bujol, New Richmond, Carleton, Cascapédia est et ouest, Cap Noir, Por-

tage, Glen Settlement, Pointe-à-la-Batterie, Rivière-du-Loup, Rivière-Capelan, Sandy Hill à Cross Point Ferry, Malta, Acadiens et McCracken.

Comté de Rimouski.—Chemins de Kempt, Matane et Cap Chat, Sandy Bay, Mont-Commis, Neigette, Mœpès, Bie, St. Fabien, St. Simon et Fleuriau.

Comté de Témiscouata.—Chemins Bégon, St. Eloï, Denonville, Isle-Verte, Viger et St. Modeste.

Comté de Kamouraska.—Chemins de St. Alexandre, Ste. Hélène, Pohéuégamook, Woolbridge, Mont-Carmel et Chapais.

Comté de l'Islet.—Chemins Arago et Elgin.

Comté de Montmagny.—Chemins de l'Anse-à-Giles, Sirois et Beaubien.

Comté de Bellechasse.—Chemins Armagh, Fortier et Buekland.

Comtés de Bellechasse, Montmagny, l'Islet et Kamouraska.—Chemin Taché.

Comté de Lévis.—Chemin de St. Isidore

Comté de Dorchester.—Chemins de Frampton, Buekland, Ware, Frampton et Ste. Claire, grand chemin de Frampton, Buekland et Standon, grande ligne Ste. Marguerite, Ste. Marguerite et St. Edouard, central de Cranbourne, Etehem, Baleyoreen, St. Edouard à Cranbourne.

Comté de Beauce.—Chemins de Lambton, Shenley, Dorset et Gayhurst.

Comté de Lotbinière.—Chemins de Ste. Croix, Craig et Gosford.

Comté de Nicolet.—Chemins d'Aston et St. Grégoire, Missouri, Maddington et Aston, grande ligne d'Aston

Comté de Mégantie.—Chemins de Glenoyd, Ste. Julie, (8me rang, Ste. Sophie, Somerset et Halifax, Grosse-Ile et station de la Rivière-Noire.

Comté d'Arthabaska.—Chemins de Maddington, Aston, Balstrode, Arthabaska et Stanfold, Chester est et ouest, Picaud, Ham et Tingwick, Tingwick et Warwick, Warwick et Eulstrode, Arthabaska et Aston, et Craig.

Comté de Wolfe.—Chemins de Wotton et Wolfestown, Gosford, Mégantie, Weedon et Garthby, Weedon et Lingwick.

Comté de Drummond.—Chemins de Kingsey, Drummondville et Arthabaska, Drummondville et Upton, St. Guillaume et St. Bonaventure, Ely et Durham, station de Durham au chemin de Hughes, Acton et Wickham.

Comté de Richmond.—Chemins de Windsor et Wotton, Melbourne et Westbury (nouveau.)

Comté de Compton.—Chemins Mégantie, Otterbrook, Hereford, Westbury, Main Eastern Township, St. François, Hereford et Auekland, Haapden et Ditton, Otterbrook et lac Mégantie.

Comté de Shefford.—Chemins de Stukeley Nord, Graveline, chemin de Montréal, Ely et Durham et Orford.

Comté de Brome.—Chemin de Potton, Bolton, Potton et Sutton, Sutton Valley et Brome.

LISTE DES CHEMINS NOUVEAUX QUI ONT ÉTÉ DEMANDÉS DANS LE COURS DE L'ANNÉE 1861.

Comté de Chicoutimi.—Un chemin à travers les townships Bagot, Chicoutimi et Latérière; un chemin dans la ligne de division entre les 7 et 8e rangs de Chicoutimi et Latérière.

Comté de Saguenay.—Chemin de Ste. Marguerite.

Comté de Charlevoix.—Un chemin dans De Sales.

Comté de Québec.—Un chemin de Stoneham au lac Beauport.

Comté de Portneuf.—Un chemin entre le Petit rang et le 4me Rang de Ste. Catherine de Fossambault.

Comté de Champlain.—Un chemin de St. Stauislas (rang Ste. Anne) à St. Tite.

Comté de St. Maurice.—Un chemin à partir du chemin de la grande rivière Machiche jusqu'au chemin de St. Etienne; un chemin au front des terres du 1er rang de Shawanigan,

Comté de Maskinongé.—Un chemin au côté nord-est de Rivière-du-Loup, vers Matwin.

Comté de Joliette.—Chemins dans Cathcart, et dans Kildare.

Comté de Montcalm.—Chemins de Regimbal dans Wexford, 6me de Chertsey à travers Chilton.

Comté des Deux-Montagnes.—Un chemin de la côte St. Patrice, dans St. Colomban, jusqu'à la borne qui sépare St. Colomban de Mille-Isle; un chemin à partir du pont projeté sur la Rivière-du-Nord, au bout de la côte-St. Rémi, dans la paroisse de Ste. Scholastique.

Comté de Pontiac.—Un chemin dans l'Isle des Allumettes; un chemin dans l'Isle de Calumet.

Comté de Bonaventure.—Plusieurs chemins dans Hope.

Comté de Rimouski.—Un chemin le long de la Rivière-Matane; un chemin du Bic gagnant en profondeur au chemin Taché, dans le township Duquesne.

Comté de Bellechasse.—Un chemin partant de la chapelle d'Armagh et conduisant au moulin de Frs. Théberge.

Comté de Lévis.—Un chemin de front dans la concession Iberville, paroisse de St. Lambert; un chemin de front dans la concession Belvèze.

Comté de Dorchester.—Un chemin entre Buckland et St. Malachie; et un autre de Frampton au lac Etchemin.

Comté de Beauce.—Un chemin partant des derniers établissements situés sur les bords du Lac-St-François, dans Lambton, traversant Adstock et Colrairie, jusqu'aux premiers établissements de Ireland; un chemin partant du chemin Lambton, dans Forseyth, à Adstock; un chemin à travers Aubert Gallion et Sheuley.

Comté de Nicolet.—Un chemin entre Ste. Gertrude et Gentilly.

Comté de Mégantic.—Un chemin entre la paroisse de Ste. Sophie et celle de St. Ferdinand; un chemin de Somerset, passant à travers Halifax, Ireland, Colrairie, Adstock jusqu'aux établissements de Lambton.

Comté de Drummond.—Un chemin de St. Guillaume, passant par St. Germain jusqu'à la profondeur de Durham.

Comté d'Arthabaska.—Un chemin dans Aston pour joindre celui de la grande ligne; un chemin pour unir le chemin de Maddington à celui qui va aux Trois-Rivières, à ou près de l'église de Bulstrode; un chemin de Chester Est à Wolfestown.

Comté de Wolfe.—Un chemin du chemin Gosford dans Ham sud, à Weedon.

Comté de Compton.—Un chemin depuis Eatou, passant à travers Newport et Ditton, où il devra intersecter le chemin de Hampden et Ditton, et ensuite se continuer à travers Chesham et Clinton jusqu'à la ligne provinciale.

Continuation du chemin de Hereford et Auckland, pour joindre celui de Hampden et Ditton.

Un chemin partant du 6me rang de Auckland, dans la direction du lac Mégantic, passant à travers les rangs 6, 7, 8, 9, 10 et 11 de Auckland; de là à travers Ditton, Chesham, Clinton et se terminant dans Marston.

BOUCHER DE LABRUÈRE,

Chargé des chemins de colonisation du Bas-Canada.

